ministério dos transportes

rede ferroviária federal s.a.

RELATÓRIO - 1977

ASPECTOS ECONÔMICOS-FINANCEIROS

PESSOAL

SUBSIDIÁRIAS

ANEXOS

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A.
DIRETORIA
PRESIDÊNCIA
GABINETE
ASSESSORIA GERAL DE SEGURANÇA E INFORMAÇÃO
DEPTº GERAL DE SEGURANÇA EMPRESARIAL
INSPETORIA GERAL FERROVIÁRIA
AUDITORIA
DIVISÃO JURÍDICA
DIRETORIA DE PROGRAMAS ESPECIAIS
DIRETORIA DE PESSOAL
DIVISÃO DE ASSISTÊNCIA AO FERROVIÁRIO
DIVISÃO DE ADMINISTRAÇÃO DE PESSOAL
DIVISÃO DE DESENVOLVIMENTO DE PESSOAL
DIRETORIA DE CONTROLE
DIVISÃO DE CONTADORIA
DIVISÃO DE SISTEMAS
DIVISÃO DE FINANÇAS
DIRETORIA DE MATERIAL
DIVISÃO DE PATRIMÔNIO
DIVISÃO DE PLANEJAMENTO E CONTROLE DE MATERIAIS
DIVISÃO DE COMPRAS
DIRETORIA DE PLANEJAMENTO
DIVISÃO DE ORÇAMENTO E ACOMPANHAMENTO
DIVISÃO DE ESTUDOS E PROGRAMAS
DIRETORIA DE ENGENHARIA
DIVISÃO DE ELETROTÉCNICA
DIVISÃO DE VIA PERMANENTE E OBRAS
DIRETORIA DE OPERAÇÕES
DIVISÃO DE TRANSPORTES
DIVISÃO DE MECÂNICA
DIRETORIA COMERCIAL
DIVISÃO DE ESTUDOS COMERCIAIS
DIVISÃO DE AÇÃO COMERCIAL
DIVISÃO ESPECIAL SUBÚRBIOS DO GANDE RIO
SUP. REGIONAL PORTO ALEGRE
SUP. REGIONAL CURITIBA
SUP. REGIONAL SÃO PAULO
SUP. REGIONAL RIO DE JANEIRO
SUP. REGIONAL B. HORIZONTE
SUP. REGIONAL RECIFE

APRESENTAÇÃO

SENHORES ACIONISTAS

A REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA, por sua Diretoria e em cumprimento aos preceitos legais e estatutários, submete à apreciação dos Senhores Acionistas o RELATÓRIO ANUAL de suas atividades, bem como o Balanço Geral e o Demonstrativo de Lucros e Perdas, relativos ao exercício de 1977.

Observa-se que as informações relativas à situação econômico-financeira da RFFSA, apresentadas neste relatório, são retiradas do Balanço, sendo, portanto, precisas. No que respeita aos aspectos físicos, os dados apresentados são estimados afirmando-se, no entanto, que refletem com nível de precisão adequado o trabalho da Empresa em 1977. Assegura-se que a publicação dos dados definitivos no Anuário Estatístico da RFFSA, o que deverá ocorrer em meado do ano, não alterará significativamente os resultados aqui apresentados.

O ano de 1977 assinalou a passagem do 20º aniversário da criação da RFFSA. Por esse motivo, a Diretoria julgou oportuno fornecer aos Senhores Acionistas, neste Relatório, uma visão mais ampla da ação da RFFSA, não restrita somente ao exame das atividades do ano, de forma a posicioná-los em relação aos principais problemas da Empresa e às suas perspectivas de estabilidade e crescimento.

Assim o fazendo, espera estar contribuindo, na medida de suas possibilidades, para fundamentar a tomada das decisões mais consentâneas com o estágio atual e com o projeto de desenvolvimento ferroviário brasileiro.

RFFSA - VISÃO RETROSPECTIVA DOS VINTE ANOS

A criação da RFFSA, em 1957, através da reunião, em uma empresa, de 18 (dezoito) estradas de ferro de propriedade da União, coincidiu praticamente com o fim da posição monopolista detida pelas ferrovias no campo do transporte terrestre.

De fato, naquele ano se iniciava a implantação da indústria automobilística e o esforço para dotar o Brasil de uma moderna infra-es

trutura rodoviária, com base numa política de financiamento de investimentos apoiada em recursos estáveis e de realização confiável a médio prazo. Foram criadas, dessa forma, as condições que vieram acelerar o processo de declínio relativo da importância do sistema ferroviário anteriormente percebido. Assim, a indústria automobilística, a criação da Petrobrás, a expansão acentuada do fenômeno da urbanização e o mecanismo de formação e aplicação do Fundo Rodoviário Nacional se constituiram em elementos essenciais que, interagindo, tornaram o transporte rodoviário em núcleo dinâmico de desenvolvimento. O próprio estágio de desenvolvimento, atingido pelo País na época, refletido na natureza e no vulto dos fluxos de transporte a atender, contribuiu para assegurar a nova hegemonia rodoviária.

Coube à RFFSA, no período 1957/72, a difícil tarefa de operar o maior e o mais deficitário dos sistemas ferroviários brasileiros e, simultaneamente, estruturar-se organizacionalmente, buscando unificar procedimentos e regimes díspares de trabalho das antigas estradas que a formaram, tudo isso dentro de um quadro de escassez de recursos para a Empresa e claro favorecimento ao transporte rodoviário. A carência de fundos para investimentos indispensáveis à renovação e reequipamento das ferrovias consolidadas, que se processavam em níveis muito abaixo do mínimo aceitável desde o início da 2a.Guerra Mundial, representava o grande fator limitante do sucesso dos esforços empreendidos.

A superposição de todos esses elementos resultou no declínio da participação da RFFSA na produção global de transporte no País, na deterioração física da malha ferroviária, na falta de estímulo à técnica e à classe ferroviária em geral, chegando a provocar, em um período mais agudo, encerrado em 1964, o uso da Empresa como instrumento de empreguismo político.

O período 1964/72 se caracteriza pelo esforço devotado à redução de custos e à elevação de produtividade da mão-de-obra da Empresa, fundamentado em ações que não implicassem em investimentos de vulto. A produção global de transportes registrou baixas taxas de crescimento no que diz respeito à carga, apresentando significativo declínio com relação a passageiros. O procedimento adotado possibilitou, naquele período, a redução do quadro de pessoal da Empresa de 154.000 para 116.000, resultando em sensível elevação de produtividade, que passou de cerca de 55.000 tku/empregado a 102.000 tku/empregado.

Mesmo assim, uma série de efeitos negativos perduraram:

- queda de participação do transporte ferroviário

na produção nacional de transporte;

- deterioração da malha existente;
- insuficiência e obsolescência do material de transporte;
- ineficiência operacional; e
- falta de renovação dos quadros da Empresa.

Na realidade, tal política para as ferrovias esteve em harmonia com o projeto em desenvolvimento nacional adotado desde 1958, e que continuava tendo, como componentes estratégicos, a implantação da indústria automobilística, a formação de uma indústria de construção pesada nacional e o aproveitamento dos preços baixos dos derivados de petróleo.

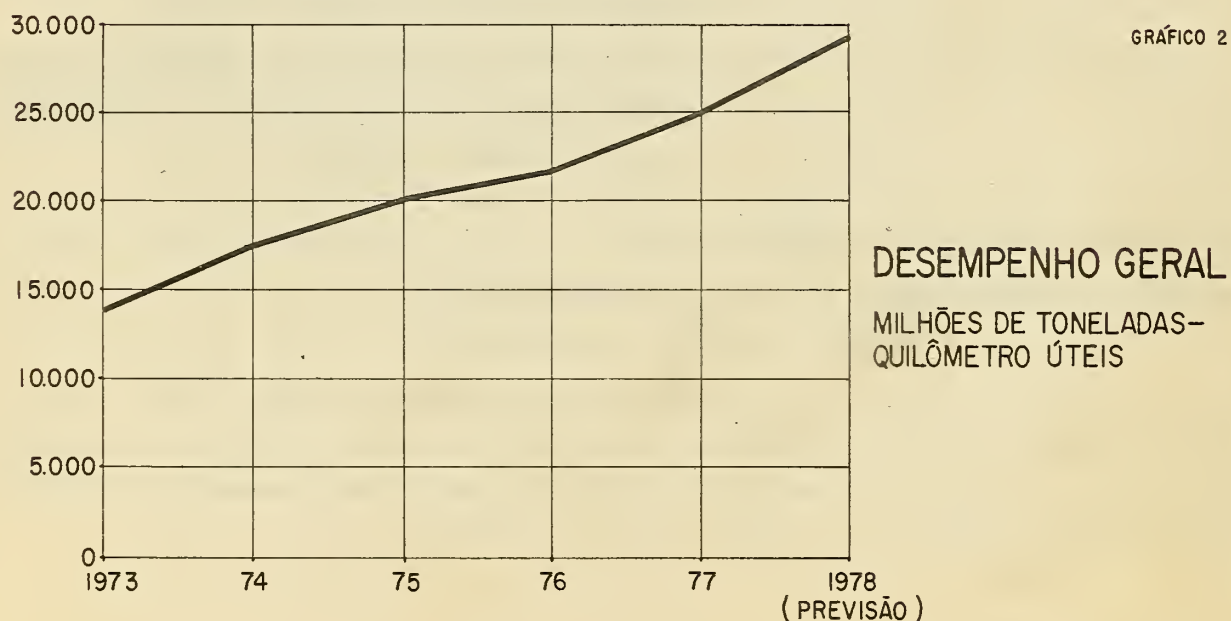
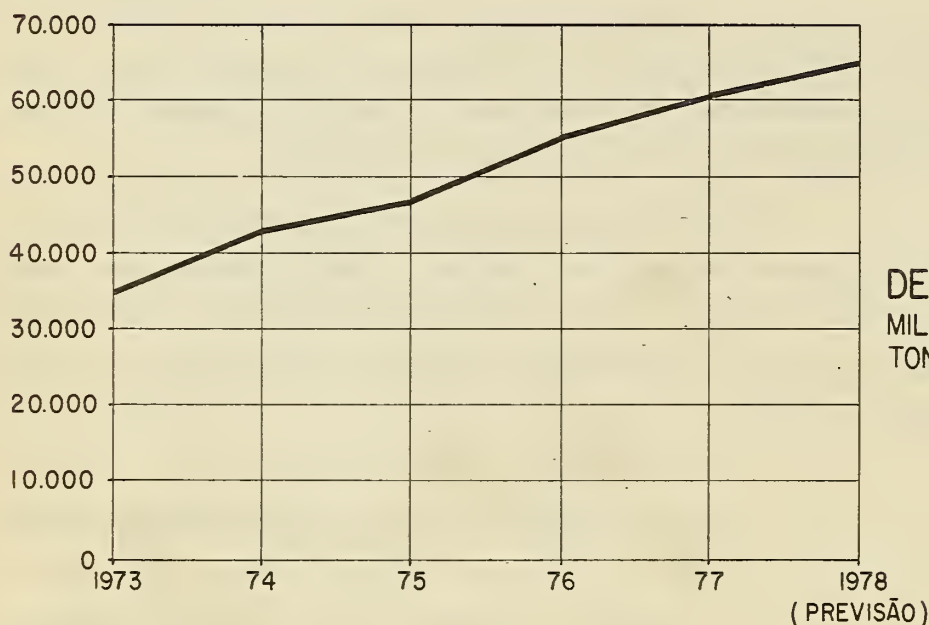
O brilhante desempenho da economia brasileira ensejado, em boa parte, por esses fatores, fez com que o País atingisse um estágio e uma estrutura de desenvolvimento que tornaram imprescindíveis, já em 1973, a retomada do crescimento do setor ferroviário. Dentre os fatores que concorreram para isso merecem destaque:

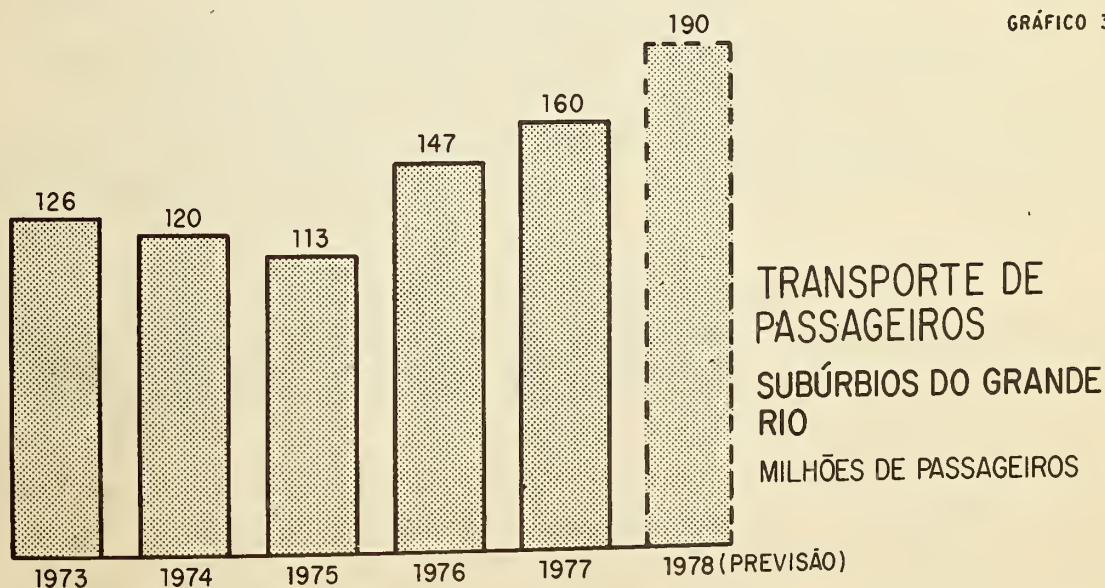
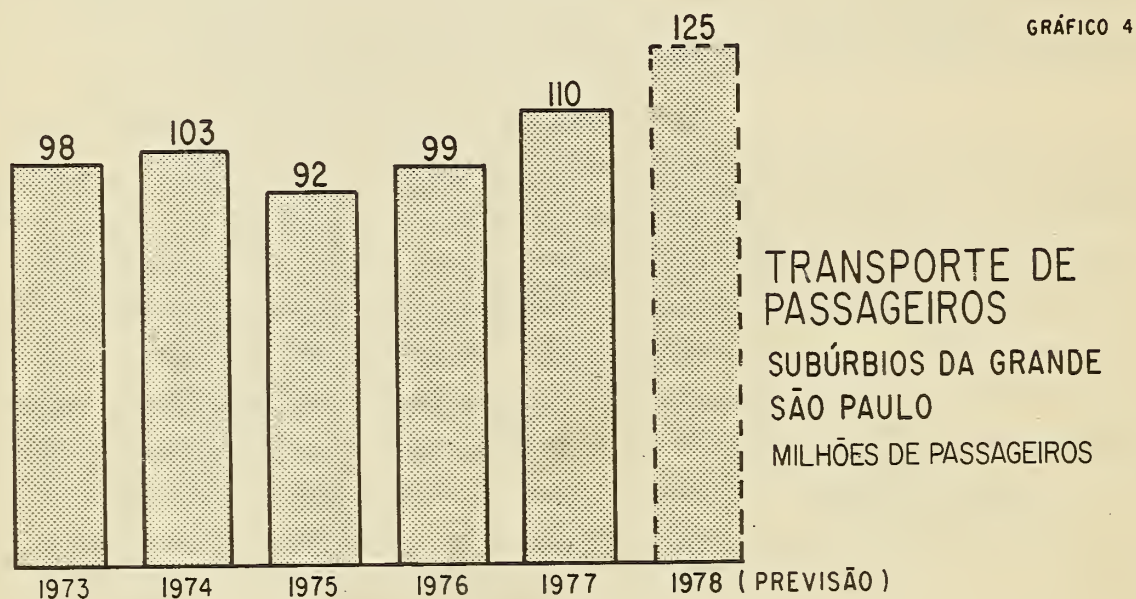
- o crescimento rápido das exportações brasileiras de minério de ferro e de produtos agrícolas;
- a expansão programada para a indústria siderúrgica, que requeria a solução do problema do transporte dos seus insumos básicos; e
- o crescimento da demanda do transporte metropolitano, função da elevada taxa de urbanização observada em anos recentes.

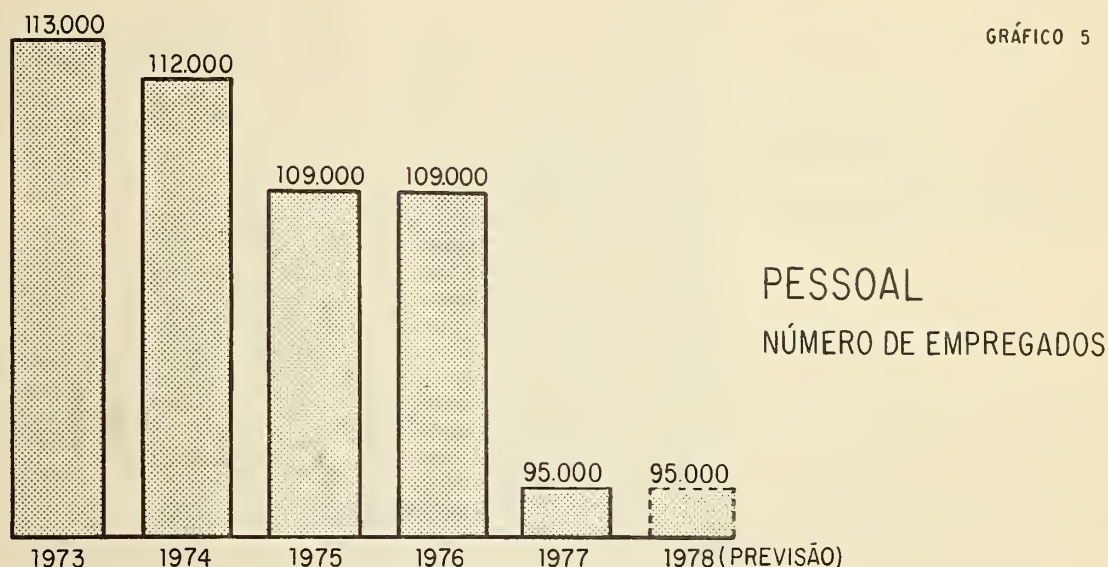
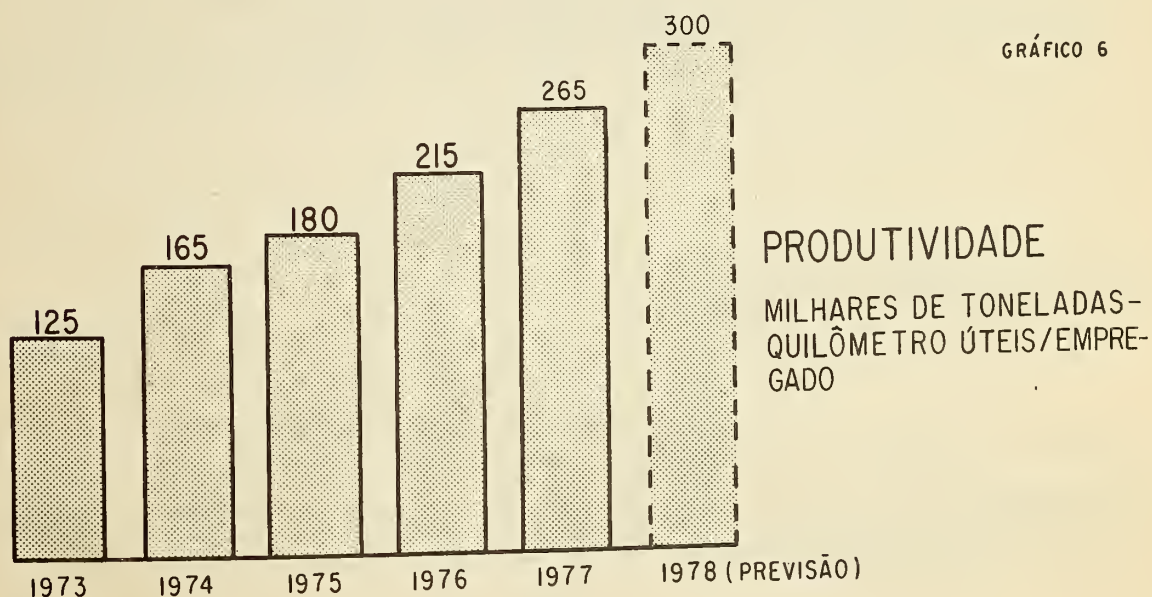
RESULTADOS ALCANÇADOS NO PERÍODO 1973/77

PRODUÇÃO E PRODUTIVIDADE DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE

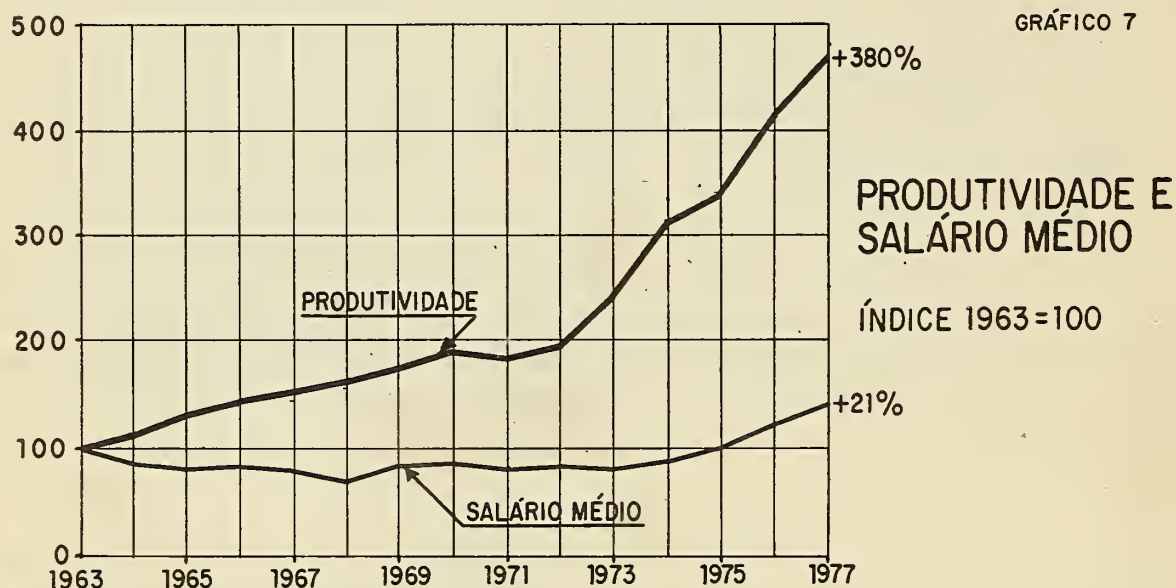
Neste ponto, acredita-se ser importante destacar os principais resultados alcançados pela RFFSA no período 1973/77, em harmonia com os seus esforços para atender às exigências do sistema econômico brasileiro, projetando-se, ainda, a sua ação para o ano de 1978.

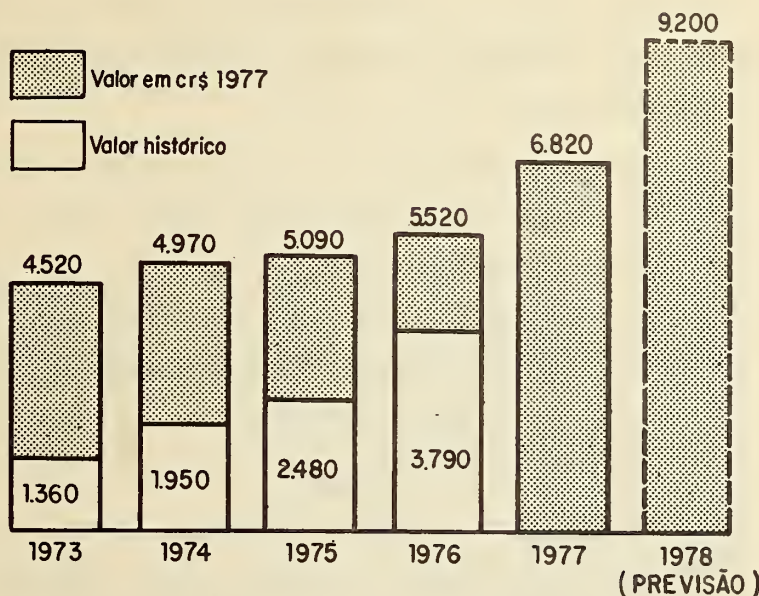
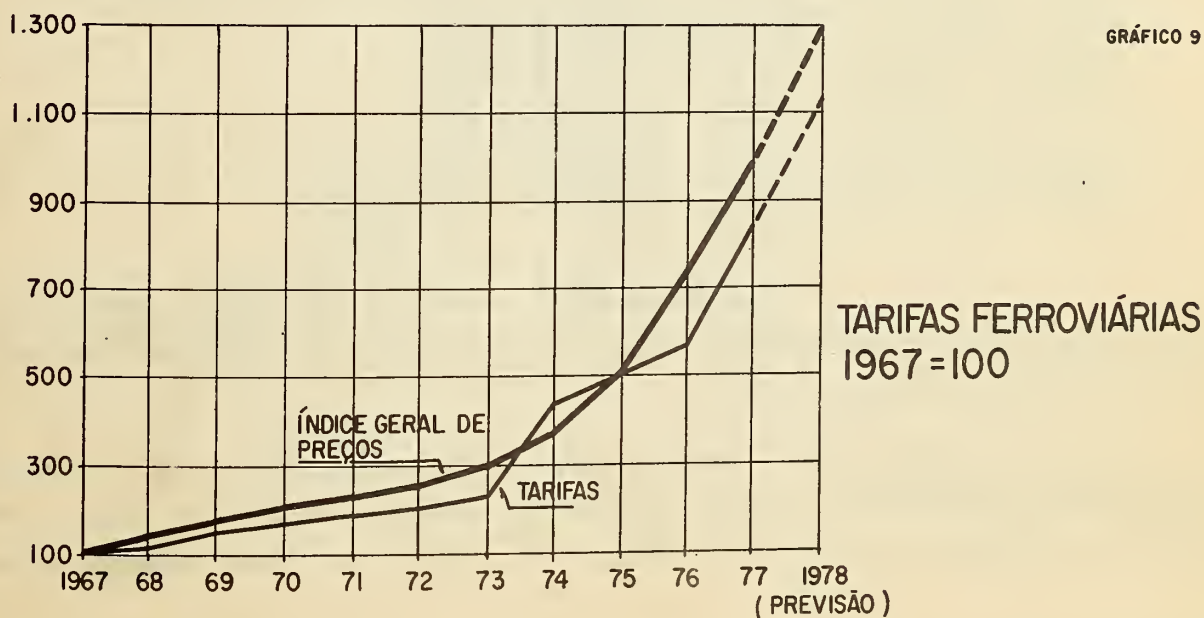
A produção do transporte de carga, medida em toneladas-quilômetro ou toneladas movimentadas, apresentou extraordinárias taxas de crescimento no período 1973/77. Como pode ser observado nos gráficos 2 e 1, passou de 14,1 bilhões de toneladas-quilômetro úteis e 35,5 milhões de toneladas úteis, em 1973, para cerca de 25,3 bilhões de toneladas-quilômetro úteis e 60 milhões de toneladas úteis em 1977. Prevê-se que, em 1978, a RFFSA esteja produzindo o dobro do transporte efetuado em 1973.

A excepcionalidade desse resultado é explicada, do lado da oferta de transporte, pela melhoria dos procedimentos operacionais, pela renovação e ampliação da frota e pela prioridade dada ao melhoramento de linhas de alta densidade de tráfego; do lado da demanda, por uma ação comercial mais intensa, pela seletividade das cargas transportadas, pela implantação do projeto de exportação de minérios de Águas Claras e pelo extraordinário desenvolvimento da produção agrícola voltada para os mercados externos.

No que respeita à produção de transporte de passageiros, devem ser individualizados dois componentes bem distintos: passageiros interurbanos e passageiros suburbanos. Em relação aos primeiros, uma política claramente definida e implantada pela Empresa se orienta para a contenção e eventual redução dos serviços prestados. Fundamenta-se esse procedimento em conclusões de acurados estudos que evidenciaram a incapacidade, nas atuais condições, do transporte ferroviário em competir com o transporte rodoviário, apoiado em moderna infra-estrutura viária e com características econômicas mais adequadas ao atendimento da demanda. Assim, a RFFSA, em atendimento à diretriz governamental, concentrou seus recursos, destinados a transporte de passageiros, no melhoramento dos sistemas ferroviários dos subúrbios das grandes cidades brasileiras, tendo em vista o impacto social dessa linha de ação e os seus efeitos econômicos para a Nação. Acrescente-se que as locomotivas liberadas do transporte de passageiros de interior estão sendo usadas para reforçar o transporte de carga considerado da maior prioridade dentro das atividades da Empresa.

No Gráfico 3 pode ser visualizado o que foi alcançado na área do Grande Rio. Após um subperíodo de declínio, o número de passageiros transportados voltou a crescer de 1975 a 1977 (42% em dois anos), prevendo-se que, em 1978, seja atendido o total de 190 milhões de passageiros transportados.

Em São Paulo (Ver Gráfico 4), a evolução segue o mesmo perfil observado nos Subúrbios do Grande Rio, embora sejam mais modestos os progressos registrados, mercê do estágio em que se encontram os investimentos recomendados em seu recém-concluído Plano Diretor, elaborado com uma defasagem de 1 (um) ano com relação ao preparado para o Rio de Janeiro. Em ambos os casos, os resultados alcançados decorreram, em grande parte, do aumento dos gastos com a conservação das vias e manutenção das instalações e material rodante, de melhoramentos introduzidos em componentes do sistema e da entrada em operação de novos trens-unidade.

Torna-se relevante mencionar os ganhos efetivos de produtividade associados aos indicadores de crescimento da produção de transportes. Durante muito tempo, a imagem que o público brasileiro guardou da RFFSA foi a de uma instituição ineficiente e empreguista. Embora, por desinformação, essa visão ainda não esteja totalmente afastada, a análise da evolução verificada permite constatar importantes mudanças nesse domínio. Assim é que, de 154.000 empregados, em 1964, a RFFSA reduziu os seus quadros para cerca de 95.000, em 1977 (Ver Gráfico 5), meta anteriormente prevista para ser atingida em 1979.

Como conseqüência, a produtividade da Empresa, medida em tonelada-quilômetro/empregado, dobrou no período de 1973/77, prevendo-se que alcance as 300.000 toneladas-quilômetro/empregado em 1978, índice comparável aos obtidos em algumas das mais bem operadas ferrovias do Mundo. (Ver Gráfico 6).

É importante destacar que dos resultados dessa extraordinária elevação de produtividade (380% no período 1963/77) não se beneficiaram tanto os empregados da RFFSA, haja vista que, até 1975, os salários médios reais

permaneceram praticamente constantes. (Ver Gráfico 7)

A nova política de pessoal, adotada a partir de 1976, objetivou assegurar a continuidade, em bases firmes, do processo de aumento de produtividade, ao prover medidas atinentes ao saneamento do ambiente de trabalho da Empresa, bem como ao destinar aos seus empregados sob a forma de melhoria salarial uma parcela dos ganhos de eficiência assinalados.

RESULTADOS ECONÔMICO-FINANCEIROS

A evolução favorável, observada no período 1973/77 no campo da produção e da produtividade dos serviços de transporte oferecidos pela Empresa, não se irradiou, entretanto, para o domínio econômico-financeiro, em virtude de diversos fatores que serão analisados em seqüência.

A receita de gestão da Empresa, em cruzeiros de 1977, conforme apresentado no Gráfico 8, cresceu apenas de 51% no período analisado, enquanto a produção de transporte aumentava em cerca de 80%. Isso se deveu, principalmente, à contenção das tarifas ferroviárias, dentro do esforço do Governo de combate à inflação. No Gráfico 9, onde se compara a evolução do Índice Geral de Preços e das tarifas, observa-se que a divergência se acentuou nos anos de 1975 e 1976, não chegando a ser compensada por reajustes tarifários gerais mais realistas em 1977.

Enquanto isso, as despesas operacionais (exclusive juros e depreciação) apresentaram um crescimento da ordem de 32%, somente de 1975 para 1976 (Ver Gráfico 10), em função da:

- elevação anormal dos preços dos insumos básicos à operação ferroviária (combustível, peças, trilhos, dormentes e rodas);
- reforço das despesas de conservação, antes contidas, visando a colocar a malha ferroviária em condições de suportar o aumento de tráfego esperado para o período;
- saneamento da política de pessoal, pelo reconhecimento de vantagens e direitos já consagrados pela jurisprudência trabalhista e pela aplicação do Plano de Classificação de Cargos; e
- aumento de transporte, à taxa de 18%.

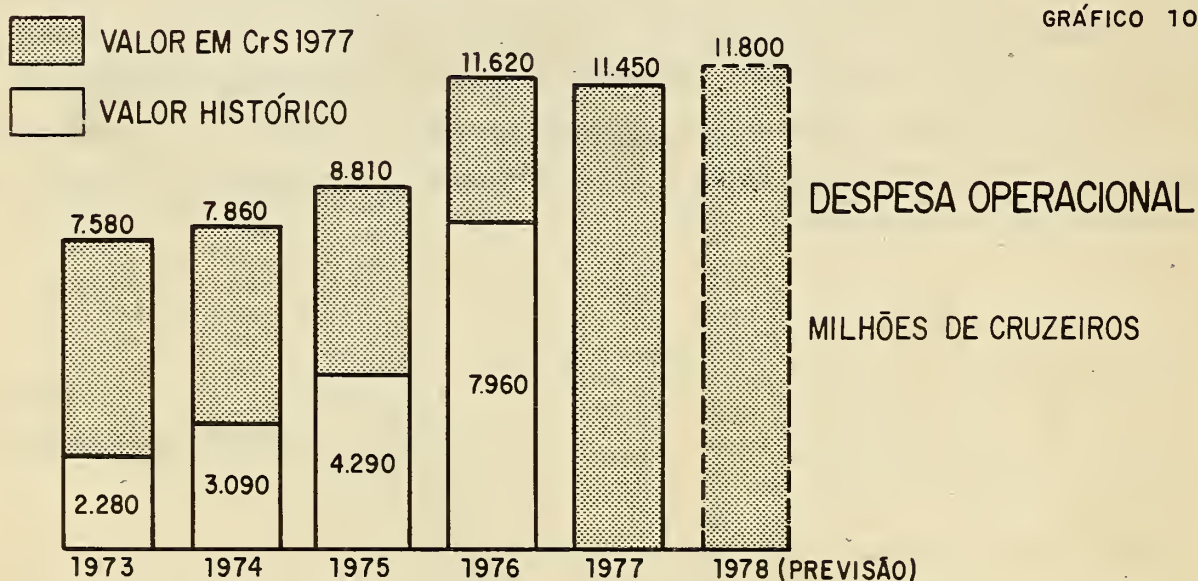
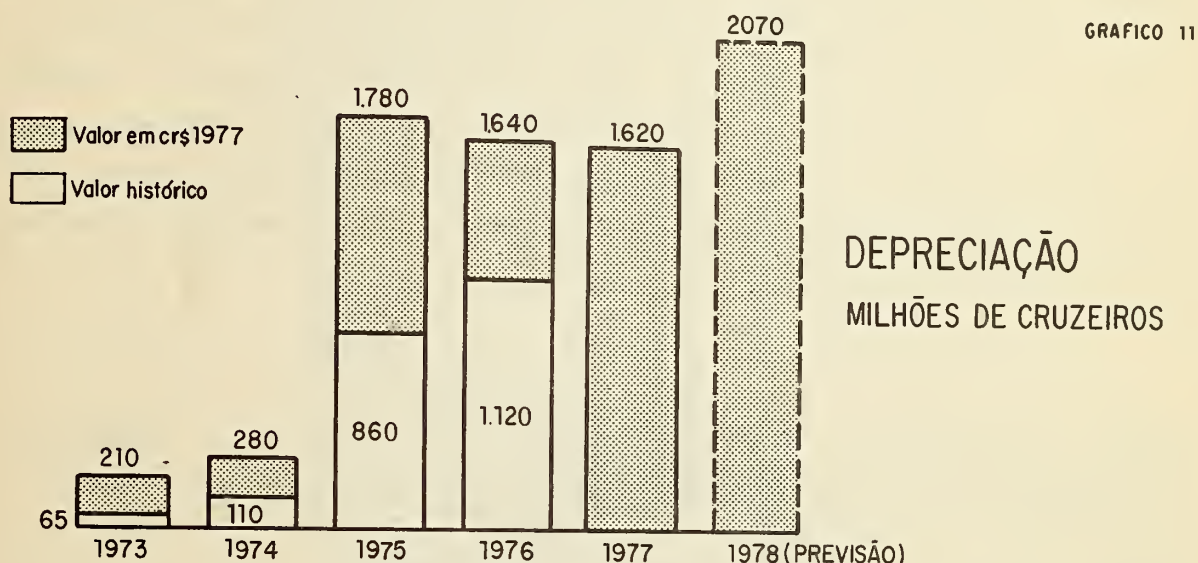
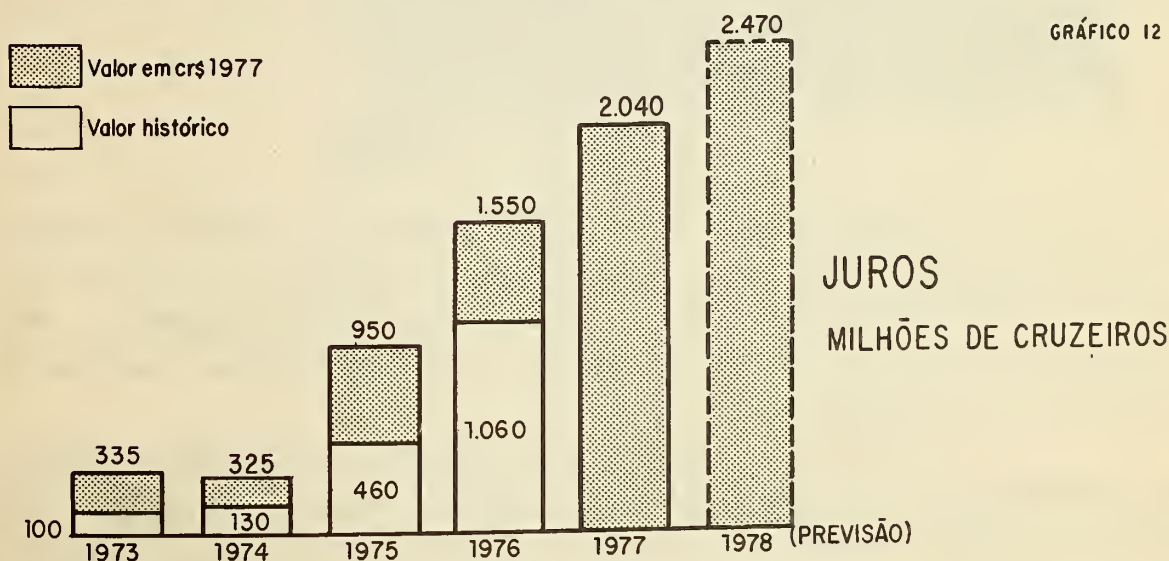
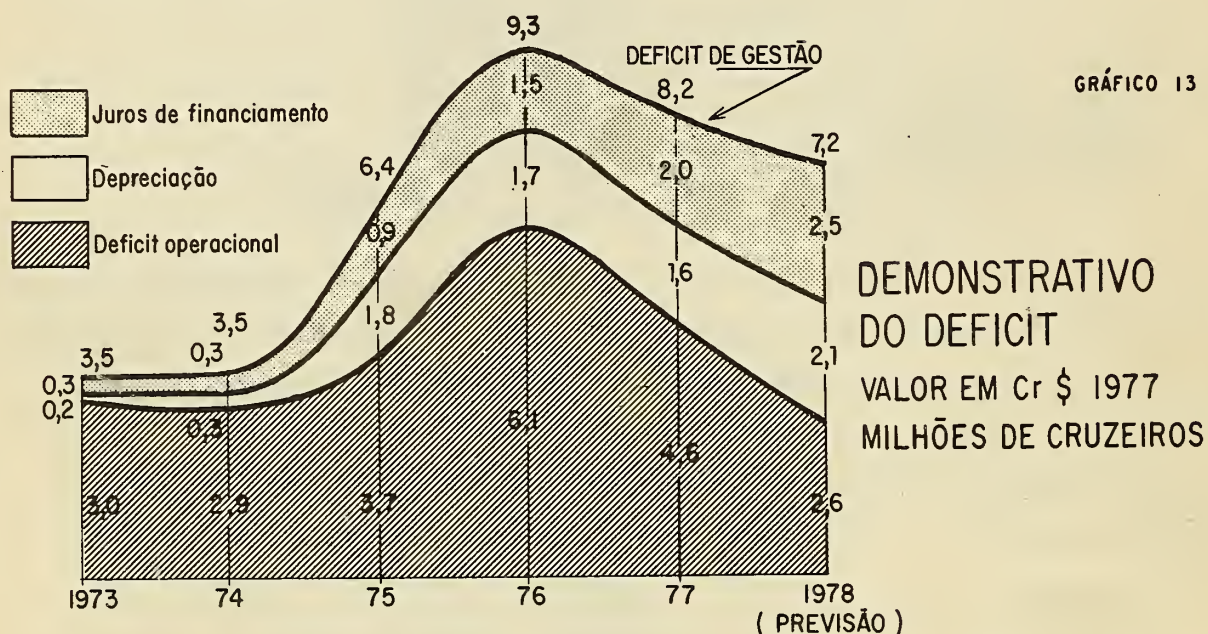



GRÁFICO 10

Pode-se observar, ainda, no Gráfico 10, que a Empresa está fazendo um grande esforço para conservar o nível das despesas operacionais no patamar alcançado em 1976.

A imagem econômica-financeira fica ainda mais prejudicada quando considerado o impacto das despesas financeiras e da depreciação sobre os resultados da Empresa. No Gráfico 11, pode-se verificar que as despe

sas com a depreciação, contidas em Cr$ 280 milhões até 1974, se elevam para o nível de Cr$ 1.700 milhões a partir de 1975. Isso decorreu da aplicação da correção monetária do ativo fixo da Empresa, o que não vinha sendo feito até então.

No que respeita aos juros de financiamento, a política adotada pelo Governo de realizar o programa de investimentos da Empresa à base de empréstimos fez com que crescesse, desmesuradamente, nos últimos anos, o valor desse componente (Ver Gráfico 12)

No exercício de 1977 os juros de financiamento no valor de Cr$ 2.040 x 10^6, foram integrados aos investimentos em obediência à determinação governamental

A combinação dos resultados de receita de gestão, despesa operacional, juros e depreciação conduzem à demonstração do deficit de gestão no período 1973/77, conforme espelhado no Gráfico 13. Nele, apenas para efeito de comparação, a parcela de juros de financiamentos do ano de 1977 foi considerada como componente do deficit de gestão. Assim pode ser observado que, em cruzeiros de 1977, o deficit de gestão (Cr$ 8,2 bilhões) decresceu, em 1977, em relação a 1976 (Cr$ 9,3 bilhões), em função dos melhores resultados operacionais (Cr$ 6,1 bilhões em 1976 e Cr$ 4,6 bilhões em 1977). Para 1978, entretanto, embora esteja prevista a obtenção de melhores resultados no campo operacional, o deficit de gestão deverá se reduzir de pouco em função do montante significativo das despesas financeiras.

A propósito, cabe mencionar, também, que o deficit de gestão apurado não reflete integralmente os resultados empresariais, visto que os pagamentos do Governo Federal à RFFSA, a título de normalização contábil, são nitidamente insuficientes para cobrir os custos totais dos serviços atualmente abrangidos pelo procedimento.

Com efeito, a normalização contábil, que se refere, basicamente, à compensação financeira que o Governo Federal concede à Ferrovia por conta da prestação de serviços cronicamente deficitários de caráter obrigatório ou de cunho social, de interesse público, não vem tendo aplicação plena.

Providências no sentido de assegurar sua integral adoção estão, no entanto, em curso, prevendo-se que a execução orçamentária de 1978 já espelhará mais adequadamente o desempenho empresarial.

Assim é que foi proposto, ao Ministério dos Transportes, um esquema financeiro que prevê, para 1978, a contabilização como receita, a título de normalização contábil, de cerca de 55% do deficit total estimado em Cr$ 10,2 bilhões (Cr$ de 1978), ou seja Cr$ 5,6 bilhões, correspondendo Cr$ 2,9 bilhões aos encargos com o Nordeste e a Divisão Operacional de Campos, Cr$ 1,7 bilhões referentes a Subúrbios e Cr$ 1,0 bilhão relativo a Passageiros de Interior.

A CONTINUIDADE DO DESENVOLVIMENTO FERROVIÁRIO

As informações apresentadas, até este ponto, parecem suficientes para caracterizar a consecução, nos últimos anos, de progressos significativos na atuação da Empresa, espelhados na sensível elevação da produção e da produtividade dos transportes ferroviários, ao mesmo tempo em que se deteriorava sua situação financeira. A constatação desses dois fatos oferece matéria para reflexão acerca da viabilidade do prosseguimento da expansão do setor nos moldes atuais, sem que a estabilidade da Empresa venha a ser seriamente afetada.

Como afirmado anteriormente, já em 1974, a elevação extraordinária dos preços de petróleo, privilegiando as modalidades poupadoras de combustível, evidenciou a necessidade urgente de se revitalizar o sistema ferroviário brasileiro. O Programa de Desenvolvimento Ferroviário 1975/79 (PDF), lançado em outubro de 1974, perseguia esse objetivo e foi estruturado segundo quatro linhas principais de prioridade:

- realização de um vigoroso programa de construção de linhas novas e variantes, dentre as quais se inclui a chamada FERROVIA DO AÇO;
- modernização e expansão da frota;
- modernização gerencial; e
- desenvolvimento de pessoal.

Tomaram-se como pressupostos, para a formulação do plano e de sua execução, a perspectiva de ocorrência continuada de elevadas taxas de crescimento da economia, a existência de recursos financeiros em abundância para garantir a concretização dos projetos programados e, ainda, que a RFFSA apresentasse flexibilidade gerencial suficiente para absorver os impactos

desses investimentos e para possibilitar a continuidade do crescimento de sua produção de transporte em ritmo elevado.

A validade dessas premissas afigura-se, em parte, ao término do exercício de 1977, bastante discutível, constituindo-se esta constatação condição indispensável para uma reorientação mais realista do processo de desenvolvimento ferroviário, a cargo da RFFSA.

Na verdade, já em outubro de 1975, uma avaliação das primeiras medidas tomadas para a execução do PDF permitiu identificar problemas de abrangência bem distintas e que podem ser assim enunciados:

a) obstáculos controláveis pela RFFSA:

- grau de participação insuficiente do pessoal da RFFSA nas tarefas de soerguimento do setor ferroviário;
- falta de gerentes ferroviários para a missão, convenientemente qualificados, tendo em vista o longo período de estagnação do setor;
- organização administrativa inadequada; e
- imprecisão das estimativas de investimentos.

b) Obstáculos não controláveis pela RFFSA:

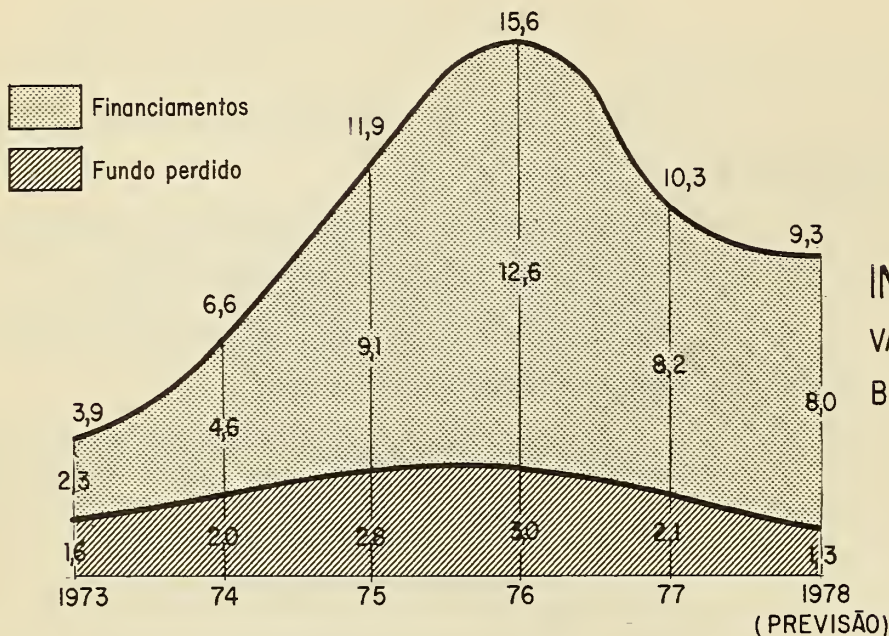
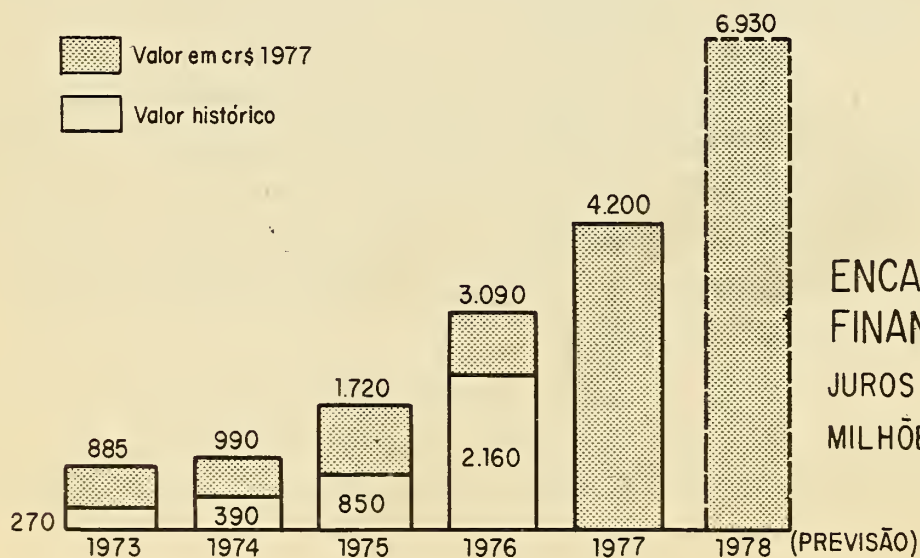
- elevação anormal dos custos dos projetos componentes do PDF, por força dos fatores inflacionários que afetaram toda a economia brasileira;
- debilidade do esquema financeiro que embasou a formulação do PDF (elevado percentual de recursos com fontes a definir);
- elevação anormal dos componentes básicos de formação dos custos ferroviários (combustível, peças de reposição, trilhos, dormentes, rodas); e
- contenção tarifária, dentro da política glo

bal de controle à inflação de custos.

O primeiro grupo de obstáculos vem sendo enfrentado, tendo-se, nesse domínio, procedido:

- à modificação do Estatuto Social da Empresa e à adaptação de sua organização básica;
- ao estímulo do exercício do poder decisório em todos os níveis da Empresa;
- à unificação dos regimes de trabalho dos empregados da Empresa, promovendo-se a implantação de um Plano de Classificação de Cargos orientado para a elevação dos salários reais dos ferroviários até então defasados dos níveis de mercado mesmo sabendo-se que essa política teria impacto negativo sobre a posição do deficit da Empresa;
- à execução de amplo programa de desenvolvimento gerencial, abrangendo 548 empregados localizados nas faixas de chefia e assessoramento superior, complementado com o treinamento de 35.425 empregados situados nos demais níveis, somente no ano de 1977;
- ao estímulo da redução e da renovação dos quadros da Empresa; e
- à reavaliação dos custos dos projetos constantes do PDF.

No que respeita ao grupo de obstáculos não controláveis pela RFFSA, deve ser ressaltado que a combinação da contenção tarifária com a elevação dos preços de insumos operacionais básicos conduziu ao agravamento do problema do deficit em período recente. O problema vem sendo colocado junto às autoridades do Governo, tendo se decidido, em dezembro próximo passado, a liberação parcial das tarifas ferroviárias.

Na realidade, o aspecto mais vulnerável da atual política de investimentos, no campo ferroviário, consiste na tentativa de realizar um programa da dimensão do PDF, com apoio, principalmente, na obtenção de empréstimos.

Essa orientação teria que se frustrar em virtude da elevação, em escala exponencial, dos encargos de financiamento decorrentes, acarretando, em conseqüência, a própria redução do nível de investimentos. No Gráfico 14, pode ser visualizado, em Cr$ de 1977, a evolução dos investimentos da RFFSA no período 1973/77 e da sua composição. Pode ser constatado que, após um subperíodo de crescimento intenso (1973/1976), os investimentos entram em declínio. Deve ser observado ainda, que durante todo o período analisado, 1973/1977, cresceu a importância relativa dos "financiamentos" na composição dos investimentos. Em 1973, para cada 2,5 (dois e meio) cruzeiros investidos, 1 (um) o era com base em recursos a fundo perdido. Em 1978, essa relação será de 7 (sete) para 1 (um).

As conseqüências dessa orientação estão explicitadas no Gráfico 15, no qual pode ser observado o crescimento desmesurado das obrigações da Empresa com o pagamento de juros e amortização, relativas aos empréstimos contraídos. Em 1978, deverão montar essas despesas a Cr$ 10,4 bilhões (Cr$ de 1978), ou seja o equivalente a, aproximadamente, 74% do teto fixado para os investimentos.

Constata-se, dessa forma, a impossibilidade de se prosseguir com essa política que vem conduzindo a RFFSA a uma posição extremamente delicada no domínio financeiro e cujo equilíbrio instável só pode ser mantido à custa de drásticas medidas de contenção de investimentos e reescalonamento de dívidas. O nível de endividamento da empresa ultrapassou, em muito, os limites recomendados pela sadia gerência financeira, em decorrência da contratação de substanciais empréstimos domésticos e externos. Os compromissos com o pagamento de juros e amortização dos atuais empréstimos e financiamentos da RFFSA montam a Cr$ 78 bilhões até o ano 2000, dos quais Cr$ 57 bilhões concentrados no período 1979/85 (em moeda de 1978). Um quadro administrativo - financeiro como esse não pode perdurar, sob pena de inviabilizar a gerência da empresa e acarretar sérios prejuízos à economia nacional.

A plena consciência da gravidade dessa situação é que levou a RFFSA, através do Ministério dos Transportes, a submeter ao Governo, em fevereiro de 1977, sugestões concretas relativas ao equacionamento, em bases permanentes, do problema de financiamento da execução do Programa Ferroviário, sugestões estas capazes, também, de assegurar a normalização econômico-financeira da RFFSA, a médio prazo. Essas proposições, em sua essência, consistiram num sistema que abrangeria:

- flexibilidade na fixação de níveis tarifários realistas;
- ressarcimento à RFFSA dos encargos com a prestação de serviços estruturalmente antieconômicos, segundo a ótica empresarial ou de natureza social, que a Empresa mantém por interesse exclusivo do Governo. Como exemplo, deve ser mencionado que, do deficit operacional de 1977 (Cr$ 4,6 bilhões), cerca de Cr$ 3,9 bilhões se devem à prestação de serviços de trans

porte de passageiros de subúrbios e de interior e à operação dos serviços de transporte de carga no Nordeste e em áreas dos estados de Espírito Santo, Rio de Janeiro e Minas Gerais, em condições financeiramente desvantajosas. A supressão dos serviços aqui exemplificados eliminaria praticamente o deficit operacional, reduzindo-o para Cr$ 0,6 milhões;

- fornecimento de uma base estável e realista à programação de investimentos da RFFSA, bem como equacionamento do problema da liquidação dos seus atuais empréstimos. A título de sugestão, indicou-se a possibilidade de se elevar a participação da RFFSA até o limite de 36,7% nos recursos (Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos) formadores do Fundo Federal de Desenvolvimento Ferroviário e de se destinar ao mesmo o equivalente a 1/3 da arrecadação do Imposto de Renda incidente sobre o lucro líquido das empresas estatais.

A adoção de medidas desse tipo, ora em estudo no âmbito do Governo, se constitui em pré-requisito para a continuidade e sucesso dos esforços voltados para a recuperação e expansão dos serviços de transporte ferroviário.

Senhores Acionistas

A REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA atinge os seus 20 anos de existência consciente do papel cada vez mais relevante que o transporte ferroviário deverá desempenhar no País, nos próximos anos e, ao mesmo tempo, profundamente insegura quanto aos instrumentos de que disporá para acompanhar e conformar os seus serviços às solicitações ditadas pelo desenvolvimento nacional.

Os resultados obtidos no exercício de 1977 confirmam a tendência observada nos últimos anos e que se traduz numa crescente expansão das operações da Empresa e na deterioração da sua situação financeira.

Todas as medidas fundamentais, que dependeram da ação da Diretoria, foram tomadas, objetivando, sem perder de vista seu caráter

de instrumento do Governo, dar às operações da RFFSA uma natureza empresarial. A erradicação de ramais e a supressão de serviços antieconômicos; a implantação de uma política de pessoal voltada para a obtenção de maiores índices de produtividade; a adoção de uma ação comercial mais intensa; a racionalização administrativa e a seleção rigorosa de investimentos são algumas dessas medidas.

A eficácia desses procedimentos, necessários, sem dúvida, parece ter se esgotado no exercício de 1977, em virtude das distorções do esquema de investimentos da Empresa. A consecução dos objetivos da política nacional de transportes fica a depender, de agora em diante, de decisões a serem tomadas no âmbito do Governo e destinadas a dotar a RFFSA - principal agente governamental no setor ferroviário - dos instrumentos indispensáveis à sua estabilidade econômico-financeira e a tornar viável os seus programas de recuperação e ampliação da capacidade de transporte.

Até que essas decisões sejam tomadas, é prudente que a Diretoria da Empresa siga uma linha de não agravamento dos problemas existentes, limitando, aos casos emergenciais, a contratação de empréstimos que venham a onerar ainda mais a RFFSA. É desejável, ainda, em face da indefinição acerca dos níveis de investimentos dos próximos anos, que a Empresa limite suas ações, nesse domínio, àquelas obras, serviços e aquisições estritamente indispensáveis a evitar o estrangulamento de transportes vitais para o País.

O ano de 1978 deverá representar, assim, para a Empresa, um período de busca do máximo crescimento da produção de transporte compatível com a política de restrição de recursos e de controle da situação financeira da Empresa. Deverá ser, também, um período de preparação da RFFSA para a formulação da estratégia a ser seguida nos próximos anos, que serão marcados, tudo faz crer, pela ocorrência de taxas moderadas de crescimento econômico nacional, pela escassez de recursos para investimentos, pela restrição à importação do material e equipamentos e pela solicitação cada vez mais crescente de transporte de um número selecionado de produtos e dos serviços de subúrbios.

Em primeira aproximação, a aceitação dessa premissa já indica como componente dessa estratégia uma reorientação do Programa de Desenvolvimento Ferroviário, elaborado em 1974, no sentido de que as ações da Empresa sejam voltadas para a modernização e aumento gradativo de capacidade dos sistemas existentes, para a atribuição de prioridade aos investimentos de resposta mais rápida, para o prosseguimento dos esforços na redução dos custos

e elevação de produtividade através da análise sistemática das operações, pelo apoio à indústria nacional de materiais e equipamentos ferroviários e pela qualificação dos gerentes ferroviários.

Rio de Janeiro, 24 de fevereiro de 1978.

Presidente

Engº STANLEY FORTES BAPTISTA

Diretores

Engº ANTONIO GERALDO SOARES BERFORD
Engº CARLOS ALOYSIO WEBER
Engº DOMINGOS DARÉ
Engº FERNANDO LIMEIRA DE FRANÇA
Téc. Adm. GERALDO JOSÉ DE OLIVEIRA
Engº JOSÉ ALBERTO KUSTER
Engº JOSÉ HIMÉRIO DA SILVA OLIVEIRA
Engº MAURO ROLF FERNANDES KNUDSEN
Engº NAPOLEÃO GORETTI
Engº PAULO MARCOS MAZONI ANDRADE
Engº RENÊ FERNANDES SCHOPPA

ATIVIDADE COMERCIAL

GENERALIDADES

As atividades da Diretoria Comercial, no exercício de 1977, traduziram-se no empenho renovado em prol do incremento da participação ferroviária na movimentação de cargas no País, não só motivado pela política governamental de economia de combustíveis, como, principalmente, pela preocupação com a receita dos transportes que apresentou um incremento superior a 80% em relação à obtida em 1976.

Observou-se, no último trimestre do ano, uma tendência de aviltamento dos fretes rodoviários, provocando a evasão de alguns transportes de clientes tradicionais. Os resultados físicos do transporte de cargas poderiam ser bem melhores, não fossem algumas interrupções de tráfego, por diversos motivos, em todas as Superintendências Regionais e, ainda, a imobilização de locomotivas GE, recém-adquiridas, na Superintendência de Produção - Juiz de Fora.

PRINCIPAIS RESULTADOS

O transporte de mercadorias, em 1977, apresentou, em relação ao ano de 1976, aumento de 8,9% na tonelagem útil e 8,2% no trabalho realizado (toneladas-quilômetro úteis).

Os quadros, a seguir, demonstram a evolução do transporte das principais mercadorias da RFFSA, em toneladas úteis e toneladas-quilômetro úteis nos anos de 1976 e 1977.

Em milhares de toneladas úteis

MERCADORIAS	1976	1977	%
MINÉRIO DE FERRO	19.211	19.560	1,8
DERIVADOS DE PETRÓLEO	3.458	4.154	20,1
CIMENTO	5.090	5.025	- 1,3
PRODUTOS SIDERÚRGICOS (EXCETO GUSA)	2.713	3.963	46,0
FORRAGENS (INCLUSIVE FARELO E TORTA)	1.987	2.090	5,2
SOJA	1.445	1.314	- 9,1
TRIGO	1.829	2.268	24,0
CALCÁRIO	1.582	1.944	22,9
CARVÃO MINERAL	4.860	5.268	8,4
AÇUCAR	1.580	1.550	- 1,9
OUTRAS	11.095	12.574	13,3
T O T A L	54.850	59.710	+ 8,9

Em milhões de toneladas-quilômetro úteis

MERCADORIAS	1976	1977	%
MINÉRIO DE FERRO	10.996	10.565	- 3,9
DERIVADOS DE PETRÓLEO	1.571	2.157	37,3
CIMENTO	1.825	2.113	15,8
PRODUTOS SIDERÚRGICOS (EXCETO GUSA)	777	1.053	35,5
FORRAGENS (INCLUSIVE FARELO E TORTA)	790	830	5,1
SOJA	918	810	- 11,8
TRIGO	744	806	8,3
CALCÁRIO	487	645	32,4
CARVÃO MINERAL	436	476	9,2
AÇUCAR	442	373	- 15,6
OUTRAS	4.343	5.422	24,8
T O T A L	23.329	25.250	+ 8,2

Excluindo o minério de ferro, a soja e o açucar, que apresentaram problemas na comercialização internacional, com repercussão prejudicial nas exportações, o transporte das outras mercadorias, expresso em TKU, apresentou o aumento de 23% em relação ao ano anterior.

Com relação ao transporte de passageiros dos subúrbios, houve, em 1977, um aumento da ordem de 9,3% em relação a 1976, pois, de 258 milhões, passou para 282 milhões de passageiros.

O aumento verificado nos transportes suburbanos do Grande Rio e Grande São Paulo está representado a seguir:

Milhões de Passageiros

	1976	1977	%
GRANDE RIO	147	160	8,8
GRANDE SÃO PAULO	99	110	+ 11,1

Cabe destacar o programa de melhorias introduzidas nos serviços dos trens de subúrbios do Grande Rio e Grande São Paulo, no que diz respeito ao tráfego, segurança, conforto aos passageiros, com a entrada em circulação de novas composições de aço inoxidável, de fabricação nacional e estrangeira.

Com referência a passageiros do interior, houve um decréscimo de 12,5% face a grande concorrência dos serviços de ônibus e a política da RFFSA de supressão de trens considerados antieconômicos, tendo sido transportados em 1977, mesmo assim, 24 milhões de passageiros interurbanos.

TRÁFEGO INTERNACIONAL

O tráfego internacional com a Bolívia, Paraguai, Uruguai e Argentina apresentou resultado negativo, em relação ao ano anterior, decorrente de fatores vários, entre os quais a política de restrição às importações, que todos os governos vêm adotando.

O único resultado positivo verificou-se no tráfego de importação de produtos argentinos (+ 38,3%) graças à maior participação do transporte ferroviário.

O movimento, em 1977, comparado ao de 1976, foi o seguinte:

No Sentido de Importação — Toneladas

PAÍSES E MERCADORIAS	1976	1977	%
BOLÍVIA Madeira, Algodão e Outras	96.043	23.045	- 76,0
ARGENTINA Borax, Vidro, Maçã, Aveia, Produtos Siderúrgicos e Outras	30.632	42.372	+ 38,3
URUGUAI Cimento, Cevada, Cerveja e Outras	31.038	13.476	- 56,6
PARAGUAI Soja, Milho e Outras	5.442	4.345	- 20,2
T O T A L	163.155	83.238	- 49,0

No Sentido de Exportação — Toneladas

PAÍSES E MERCADORIAS	1976	1977	%
BOLÍVIA Cimento, Produtos Siderúrgicos, Asfalto, Máquinas, Veículos, Óleo de Soja e Outras	118.827	96.602	- 18,7
ARGENTINA Madeira e Outras	733	648	- 11,6
URUGUAI Adubo, Erva Mate, Lã e Outras	7.471	4.992	- 33,2
PARAGUAI	-	-	-
T O T A L	127.031	102.242	- 19,5

Em resumo, registrou-se um decréscimo de 49% no sentido de importação e 19,5% no sentido de exportação.

TARIFAS

As tarifas gerais de aplicação aos transportes de mercadorias em vagões requisitados, de animais e passageiros em trens do interior, tiveram um reajustamento de 40%, em 16.02.77.

As tarifas gerais de mercadorias em pequenas expedições, bagagens e encomendas foram majoradas parceladamente, chegando a atingir perto de 100% no ano. Mas nem por isso foi possível evitar que esses serviços, de alto custo operacional, deixassem de ser deficitários.

Por outro lado, visando recuperar transporte e fazer frente à concorrência rodoviária, foram estabelecidas tarifas especiais, com redução sobre a geral, para determinados produtos, tarifas estas que vigoraram por períodos de até 90 dias, ao fim dos quais foram reajustadas ou simplesmente prorrogadas, de acordo com o mercado de transporte.

As solicitações de reajustes tarifários (40% das passagens dos trens de interior, 20% das tarifas de carga geral e 50% das passagens de trens de subúrbio), feitas em agosto de 1977 e que deveriam vigorar no 3º quadrimestre desse ano, não lograram aprovação pelos setores competentes.

OPERAÇÕES

GENERALIDADES

A política da RFFSA, na área de Operações, vem sendo voltada para o aumento da produtividade técnica dos transportes, melhoria de sua qualidade e minimização das despesas e custos de produção.

Assim, em consonância com a política traçada, alguns resultados positivos já foram alcançados, dentre os quais são destacados os seguintes:

ÍNDICES	1976	1977	%
Carregamento de vagões (milhares)	989	1.109	+ 12,1
Rotação média dos vagões (dias)	9,6	9,4	- 2,1
Percurso médio diário dos vagões (km)	64,8	65,3	+ 0,7

Em relação ao desempenho das locomotivas, os resultados de 1977 apresentaram em relação aos de 1976, os seguintes acréscimos:

Percurso médio mensal por locomotiva... 2,9%

Tonoquilometragem média mensal por locomotiva............................ 8,1%

Visando aumentar a produtividade do nosso parque de tração, foram adotadas medidas diversas objetivando a obtenção de maior rendimentos nos trabalhos de oficinas, dentre os quais cumpre realçar o início do estudo do projeto conceitual de ampliação do Depósito de Santos Dumont e conclusão do projeto final de engenharia do Galpão de Revista, Instalação de Lavagem de Locomotivas e Oficina Central de Rodas em Horto Florestal. Também foram modernizadas 15 (quinze) locomotivas diesel-elétricas na indústria particular.

O índice de imobilização de locomotivas, malgrado os esforços desempenhados pelos órgãos operacionais da RFFSA, situou-se, no corrente ano, em 19,43%. Isso foi devido, dentre outras causas, às avarias ocorridas, sistematicamente, nas novas locomotivas GE e à escassez de peças sobressalentes que pudesse atender, prontamente, às necessidades de substituição.

A implantação dos Planos de Transporte muito contribuiu para que fossem alcançados os resultados apresentados. Esses Planos de Transporte já estão em vigor em todas as Superintendências Regionais e seus resultados já se fazem sentir.

Baseadas em estudos realizados em 1976, foram efetivadas, no decorrer de 1977, supressões ou reduções de determinados serviços considerados, nitidamente,antieconômicos.

Visando a atender à política governamental de racionalização de combustíveis derivados de petróleo, foram instituídos Grupos de Trabalho em cada Superintendência Regional, para determinar medidas e acompanhar as suas efetivações com a finalidade de reduzir o consumo dos mesmos. Esse ato vem conduzindo a bons resultados e o consumo de óleo diesel, que em 1976 foi de 7,95ℓ/1.000 TKB, baixou em 1977 para 7,42 ℓ/ 1.000 TKB, o que representa uma redução de 6,6%. Espera-se que no ano de 1978 sejam alcançados melhores resultados.

ESTAÇÕES, PARADAS E ESTRIBOS

Em 1977, em decorrência, geralmente dos inexpressivos serviços prestados e de sua pouca importância para a operação dos trens, foram fechadas 36 estações, 13 transformadas em postos telegráficos, 1 transformada em posto telefônico e 4 transformadas em paradas. Por outro lado, foram abertas 3 novas estações e reaberta 1.

NOVOS TRECHOS, SUSPENSÃO DE TRAFÉGO E ERRADICAÇÃO

Em 1977, foi aberto ao tráfego, em caráter ex-

perimental, o Ramal de Arcos, com 12 km de extensão, em bitola métrica, li-gando as jazidas de calcário da Companhia Siderúrgica Nacional ao trecho Ar-cos-Barra Mansa.

Tiveram o tráfego suspenso 576 km de linhas férreas, correspondendo aos seguintes trechos:

- Sobral-Camocim (Ceará), com 129 km
- Antonio Gonçalves-Iaçu (Bahia), com 318 km
- Aiuruoca-Rutilo-Bom Jardim de Minas (Minas Gerais), com 78 km
- Paraiso-Itaperuna (Rio de Janeiro), com 35 km
- Morretes-Antonina (Paraná), com 16 km

Foi erradicado o trecho Porciúncula - Carangola (Minas Gerais), com 43 km de extensão.

SUPRESSÃO DE SERVIÇOS ANTIECONÔMICOS

No ano de 1977, foram suprimidos os seguintes trens de passageiros e mistos de interior:

SUPERINTENDÊNCIAS REGIONAIS	EXISTÊNCIA EM 1976	SUPRESSÃO EM 1977	%
Recife	8.684	4.420	43,7
Belo Horizonte	15.340	5.356	34,0
Rio de Janeiro	28.912	9.984	32,1
São Paulo	18.672	-	-
Curitiba	14.768	7.696	53,0
Porto Alegre	6.760	3.744	55,0
R F F S A	93.136	31.200	43,5

VELOCIDADE COMERCIAL DOS TRENS DE PASSAGEIROS E DE CARGA

Em 1977, a velocidade comercial apurada para os trens de passageiros de interior foi de 33 km/h, para os trens mistos,

22 km/h, e para os de carga 15 km/h, o que, comparada com 1976, resultou em - 8,3%, + 10,0% e - 9,4%, respectivamente.

TRANSPORTE INTERMODAL

O transporte de "containers", durante 1977, atingiu o total de 1.360 unidades. O tráfego mais intenso dos "containers" fez-se sentir no trecho Uruguaiana-São Paulo. Nesse campo, foi aberta nova frente com o transporte de "containers", com produtos da FIAT, de Belo Horizonte para o Rio de Janeiro.

Espera-se que, com a criação de trens diretos e regulares, no percurso Uruguaiana-São Paulo (a partir de 01.11.1977), haja, em 1978, um incremento nessa modalidade de transporte.

Foi iniciado o serviço de "piggy-back" no trecho Rio-São Paulo com vagões especialmente construídos para esse fim. Esse serviço está sendo executado através das empresas rodoviárias São Geraldo e TN - Transportes e Navegação, ainda em caráter experimental.

O transporte rodoferroviário, por veículos próprios e contratados apresentou, em tonelagem, um aumento de 76% em relação a 1976. Nesse campo, a política adotada pela Empresa tem sido de reduzir sua própria frota e aumentar, progressivamente, o transporte através de caminhões contratados.

Foram ainda desenvolvidos estudos para o transporte de produtos da USIMINAS para o Rio e São Paulo, em "containers" abertos especializados.

Em resumo, os números que espelham a atuação da RFFSA no transporte intermodal são apresentados abaixo:

	1976	1977	VARIAÇÃO %
Nº de "containers" operados	1.300	1.360	4,6
Nº de semi-reboques operados (piggy-back)	-	380	-
Nº de veículos rodoviários próprios em serviços rodoferroviários	155	131	- 15,0
Tonelagem transportada em veículos próprios	355.221	350.000	- 1,5
Tonelagem transportada em veículos contratados	781.557	1.650.000	+ 111,0

FROTA DA RFFSA

No ano de 1977, a frota em tráfego (média), em locomotivas, vagões, trens-unidade, automotrizes e carros de passageiros foi a seguinte:

- Locomotivas diesel-elétricas 1.342
- Locomotivas elétricas 55
- Locomotivas a vapor 44
- Vagões 42.176
- Trens-unidade elétricos 368
- Trens-unidade diesel 13
- Automotrizes diesel 22
- Carros de passageiros 1.128

O material recebido em 1977 e incorporado à frota da RFFSA foi o seguinte:

- Locomotivas diesel-elétricas................ 34
- Vagões 3.579
- Trens-unidade elétricos 63
- Carros de passageiros 36

Deram baixa por diversos motivos:

- Locomotivas diesel-elétricas 32
- Vagões 1.983
- Trens-unidade elétricos 40

ENGENHARIA

GENERALIDADES

Ainda no corrente ano persistiram na área da Engenharia os mesmos problemas de 1976, decorrentes da redução do Programa de Investimentos da Empresa.

Os recursos de ordem financeira alocados à RFFSA em 1977 permitiram tão somente o prosseguimento de alguns projetos considerados prioritários, tais como os trabalhos de remodelação e aumento de capacidade da ligação Barra do Piraí - Belo Horizonte, o de construção de variantes no Rio Grande do Sul de interesse para o Corredor de Exportação do Rio Grande, e o de construção do Ramal de Arcos em Minas Gerais.

VIA PERMANENTE E OBRAS

Na implantação de Obras Novas, merecem destaque os trabalhos realizados na ligação Cacequi - Rio Grande, principal via de escoamento dos produtos agrícolas do Corredor de Exportação do Rio Grande, na qual foram construidas e entregues ao tráfego as variantes Tiaraju-Rio Salso, São Sebastião - Hulha Negra e Herval- Pedro Osório. Na mesma ligação o trecho Hulha Negra - Herval foi totalmente renovado. Em conjunto, tais trabalhos requereram investimentos da ordem de Cr$ 2,0 bilhões.

Tiveram andamento as obras da Variante Araguari - Pires do Rio, da ligação Roca Sales - Passo Fundo, da Nova linha Curitiba - Paranaguá (trecho do Litoral) e do acesso à margem esquerda do Porto de Santos; as duas primeiras em avançado estágio de construção.

O Ramal de Arcos (12 km), já em operação, propiciando o abastecimento de calcário à CSN, pelas linhas da Superintendência Regional- Belo Horizonte, teve sua construção concluida em Novembro.

A Estação de Brasília, recebida do Governo do Distrito Federal em dezembro de 1977, está praticamente pronta, restando agora, alguns serviços de acabamento e de instalações que permitirão em 1978 a sua ocupação definitiva.

Nos serviços de manutenção e melhoramentos das linhas existentes, nas quais foram aplicados cerca de 4,5 bilhões, destacam-se as seguintes realizações:

- 375 km de remodelação da superestrutura da Via;
- construção e renovação de 17 pontes e viadutos (incluida a construção de 8 viadutos na linha Rio-São Paulo);
- a construção ou reforma de 7 estações e a ampliação de 16 pátios e terminais;
- revisão Total (RT) em 4.133 km da superestrutura da via.

Foram consumidos na manutenção e melhoramentos destas linhas, bem como na construção de obras novas, 317 toneladas de herbicidas, 938.531 m^3 de pedra britada para lastro; 161.869 dormentes de concreto, 1.453.221 dormentes de madeira (tratados), 2.225.636 dormentes de madeira (não tratados), além de 127.131 t de trilhos novos e 26.454 t de trilhos usados.

Grande esforço foi desenvolvido pelo Sistema Engenharia da Empresa no sentido da racionalização dos métodos de trabalho.

A implantação generalizada da Conserva Cíclica Programada da Via Permanente e a atualização do Plano de Mecanização da Via prosseguiram em rítmo satisfatório.

A especial ênfase dada à manutenção das linhas vem obtendo favorável resposta: o índice de acidentes ferroviários por TKB está sendo reduzido a uma taxa média anual de 12%, tendo baixado em cerca de 15% de 1976 para 1977.

Contratou-se firma consultora com o objetivo de introduzir na área de Via Permanente o processo DAF- Detecção Analítica de Falhas, metodologia destinada a racionalizar e homogeneizar os procedimentos de Análise de Problemas e Tomada de Decisões.

Consolidaram-se normas técnicas de Via Permanente e Obras e iniciou-se a análise crítica do desempenho do Sistema Gerencial de Informações da Via Permanente (SIGEVEN), implantado em caráter experimental na Superintendência Regional - Belo Horizonte no ano de 1976. Sendo parte integrante do Plano Diretor de Informática da RFFSA, o SIGEVEN propiciará condições aos engenheiros de produção e administradores da Empresa de controlarem o desempenho e otimizarem a aplicação de recursos financeiros destinados à manutenção da Via.

ELETROTÉCNICA

Na área de Eletrificação vem sendo dada especial atenção aos projetos dos trechos de maior densidade de tráfego, tendo sido concluido, em 1977, o Projeto Final de Engenharia do trecho Volta Redonda - Sepetiba. Foi contratada a aquisição de 10 carros terra - trilho para manutenção da rede aérea nos subúrbios do Grande Rio e Grande São Paulo, tendo entrado em serviço 2 protótipos desses

veículos, inteiramente desenvolvidos e construidos no País.

Na área de Sinalização, foi concluida e editada norma atualizada sobre "Sinalização Ferroviária Auxiliar - Placas".Como iniciativa pioneira, está sendo concluido o estudo de localização de placas de sinalização no trecho Apucarana - Ponta Grossa, através de análise das características da Via Permanente , visando a otimização da circulação dos trens, em velocidades compatíveis com cada subtrecho. Estão sendo efetuados levantamentos nas áreas dos Corredores de Exportação das SR.2, SR.5 e SR.6, necessários à definição dos Sistemas de Sinalização mais compatíveis e das correspondentes especificações. Concluiram-se especificações com vistas à implantação, numa 1a. etapa, de 76 passagens de nível constantes do "Plano de Proteção Automática de PN'S", tendo prosseguido os levantamentos referentes às etapas seguintes . Quanto à CTC, conclui-se o detalhamento concernente ao Ramal de São Paulo.

Na área de Comunicações, foi elaborado um plano de emergência de Frequências do Sistema de Rádio SSB para atender às novas determinações do Departamento Nacional de Telecomunicações do Ministério das Comunicações; e prosseguiram as tarefas de modernização dos Sistemas de Telecomunicações das Superintendências de Produção, no que se refere à instalação de equipamentos e de linhas físicas, sempre com vistas à otimizar a operação ferroviária.

PLANEJAMENTO

GENERALIDADES

O aperfeiçoamento do sistema de planejamento da RFFSA constituiu-se em preocupação básica no decorrer de 1977, refletida na ênfase atribuída a atividades relacionadas à elaboração de programas de trabalho para a área e para a Empresa como um todo, à implantação do SISCAP - Sistema de Acompanhamento Físico-Financeiro do Programa de Investimentos da RFFSA, ao treinamento de pessoal, a uma cooperação mais entreita com os órgãos afins das Superintendências Regionais e a uma maior concentração na execução direta de estudos e análises de caráter técnico-econômico.

ESTUDOS E PROGRAMAS

Referência especial deve ser feita aos entendimentos com a PETROBRÁS, que redundaram na concretização de convênio global RFFSA/PETROBRÁS, assinado em 29.08.77, que objetiva a concessão de financiamento no montante de 600 milhões de cruzeiros para possibilitar a realização de projetos, obras e aquisição de equipamento, de interesse do transporte ferroviário de derivados de petróleo.

Com a finalidade de assegurar suporte financeiro à execução de expressiva programação de estudos e projetos para os anos de 1978 e 1979, realizaram-se contatos com a FINEP - Financiadora de Estudos e Projetos que resultaram em abertura de linha de crédito de 250 milhões de cruzeiros, através de formalização de contrato de financiamento efetivada em 29.11.77.

Relaciona-se, a seguir, os principais estudos e projetos desenvolvidos, a par do fornecimento de indicações sumárias sobre o seu andamento:

<u>Planos Diretores e Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica</u>

- Concluído no exercício

  . Estudo de Viabilidade Técnico-Econômica do novo acesso ferroviário à Fá-

brica de Cimento Portland Barroso.

- Em andamento, a serem concluídos em 1978

  . Plano Diretor de Remodelação e Modernização do Sistema Ferroviário de Subúrbios da Grande São Paulo (Edição Preliminar do Relatório Final já entregue).

  . Estudo de Linhas e Serviços Antieconômicos das Superintendências Regionais Belo Horizonte - SR 2 e Rio de Janeiro - SR 3 (Relatório Intermediário entregue; conclusão prevista para o 1º semestre de 1978).

  . Estudo de Viabilidade Técnico-Econômica e Anteprojeto de Engenharia do Pátio de Itaguaí-Brisamar (elaboração de termos de referência - a serem contratados em 1978).

Assistência Técnica e Estudos Especiais

- Concluídos no exercício

  . Assistência Técnica com relação à Operação de Trens e Estações.

  . Concepção e Testes de Implantação do Sistema de Coordenação e Acompanhamento de Projetos - SISCAP.

  . Reavaliação Sumária de Projetos Integrantes do Programa de Desenvolvimento Ferroviário (execução direta com colaboração de empresa consultora).

  . Diagnóstico da situação do transporte ferroviário de passageiros nas Regiões Metropolitanas de Recife, Salvador, Belo Horizonte e Porto Alegre (execução direta).

  . Estudo Sumário do Transporte de Minério da Região de Mariana (execução direta).

- Em andamento, a serem concluídos em 1978

  . Implantação do Sistema de Coordenação e Acompanhamento de Projetos (execução direta por equipe mista RFFSA/Consultora).

  . Assistência Técnica com relação à Conservação e Renovação da Via Permanente.

. Estudo da Malha Ferroviária da Área Abrangida pelas cidades de Campinas, Sorocaba, São Sebastião, Santos e São José dos Campos (em convênio com o GEIPOT).

. Estudos de Demanda de Transporte Ferroviário (concluída a elaboração de projeções preliminares de fluxos ferroviários para o período 1978/1987 - execução direta).

. Cadastro de Projetos de Transporte Ferroviário (execução direta).

. Levantamento Cadastral do Sistema Ferroviário de Subúrbios da Grande São Paulo.

Projetos Finais de Engenharia

- Concluídos no exercício

. Acesso Ferroviário às Unidades do Polo Petroquímico de Camaçari - 12 km.

. Variante Santo Eduardo-Vitória - 200 km.

. Variante Ipatinga-Capitão Martins, Variante Capitão Martins-Ponte Nova e Variante de Contorno de Ponte Nova - 147 km.

. Variante Ponte Nova-Visconde do Rio Branco - 99 km.

. Trecho Três Rios-Porto Novo-Recreio-Ligação-Visconde do Rio Branco - 260 km.

. Pátio de Volta Redonda - 38 km.

. Trecho Suzano-Pinheirinho - 12 km.

. Ligação Cianorte-Umuarama - 91 km.

. Ligação Joaquim Murtinho-Morros - 43 km.

. Revisão do Lote 1 da Ligação Guarapuava-Cascavel - 50 km.

. Acesso à Fábrica de Amônia e Uréia da PETROBRÁS, em Araucária - 5 km.

. Ramal de Sangão e Sub-Ramal de Mina União - 12 km.

- Em andamento, a serem concluídos em 1978

. Acesso à Fábrica de Fertilizantes Nitrogenados da PETROBRÁS, em Sergipe

(Edição Preliminar do Relatório Final entregue).

. Pátios de Mucuripe, João Felipe, Cinco Pontas e Jaraguá - 45 km (acompanhamento pela SR 1).

. Variantes Palmares-Branquinha e Capricho-Porto Real do Colégio - 350 km (acompanhamento pela SR 1).

. Pátios de Barbará, Barra Mansa e Saudade-Ramal de São Paulo (preparação de edital e seleção de empresa consultora).

ORÇAMENTO E ACOMPANHAMENTO

As atividades mais relevantes disseram respeito a:

. elaboração de Proposta Orçamentária para 1978 e para o triênio 1978/80, submetidas ao Governo Federal;

. elaboração e revisão do Programa de Trabalho de 1977 da Empresa (Custeio e Capital);

. revisão do Orçamento Próprio da Empresa de 1977;

. consolidação dos Relatórios de Acompanhamento Físico e Financeiro do Programa de Trabalho da Empresa de 1977.

ESTATÍSTICA, ORGANIZAÇÃO E MÉTODOS E DOCUMENTAÇÃO

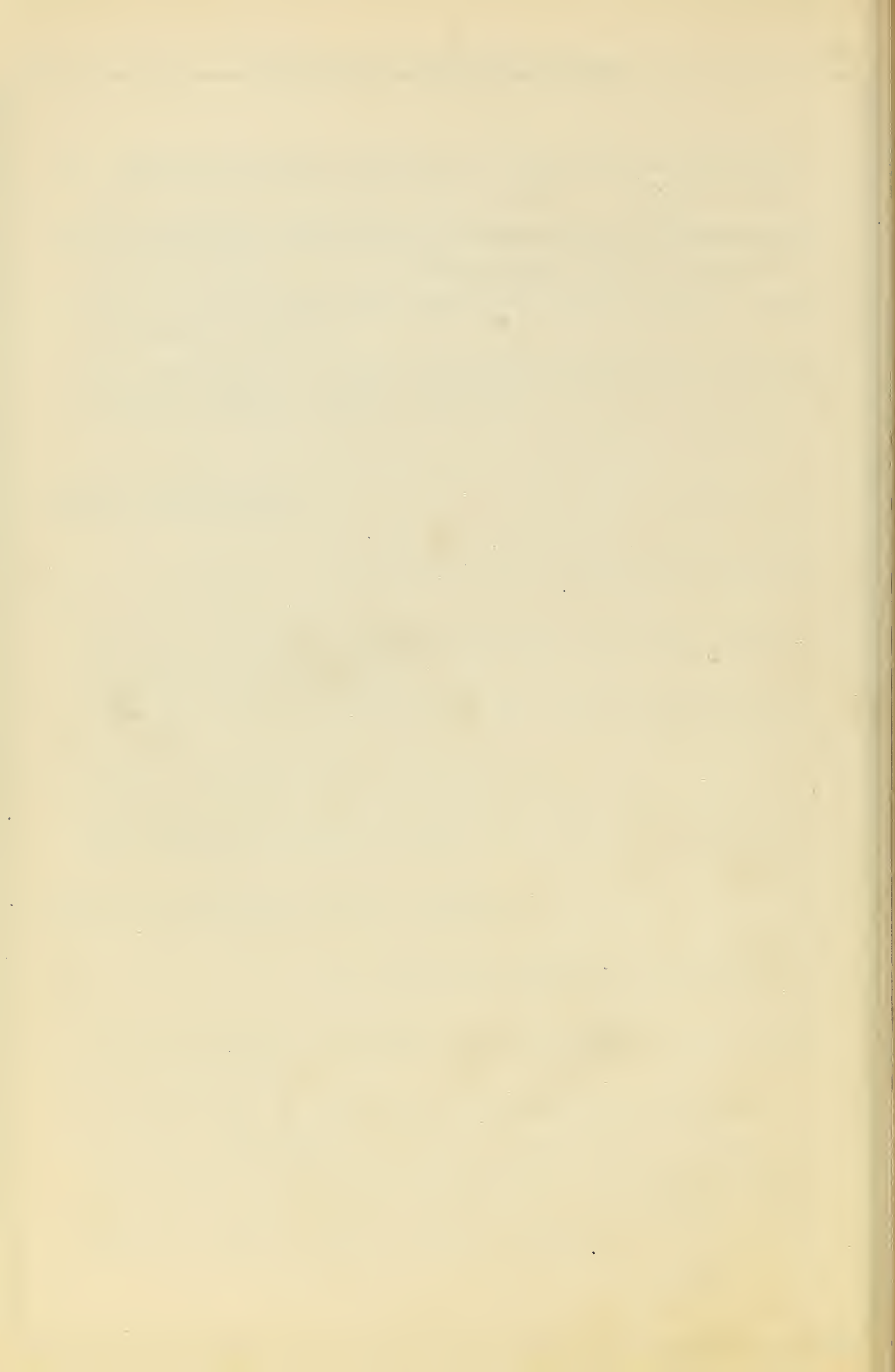
Os trabalhos mais importantes referiram-se a:

. coleta, processamento e divulgação das estatísticas básicas do Sistema Ferroviário Nacional.

. formulação inicial do detalhamento do Plano Geral de Estatística;

. elaboração e acompanhamento de pesquisas administrativas, visando ao aperfeiçoamento do Sistema Ferroviário Nacional e da Estrutura da RFFSA;

. elaboração de medidas, visando à homogeneização, simplificação e aprimoramento das normas e rotinas de trabalho da Empresa;

- organização das codificações de informações de quaisquer naturezas no âmbito da RFFSA;
- sistematização dos procedimentos de coleta, guarda e recuperação de sua documentação técnica e administrativa.

MATERIAL

GENERALIDADES

No ano de 1977 é que praticamente se afirmou a Diretoria de Material, criada no último trimestre de 1976, e cuja atividade no exercício foi prioritariamente dirigida para os seguintes aspectos:

- racionalização da organização e dos procedimentos operacionais internos;
- ênfase à substituição de importações de equipamentos e componentes;
- utilização plena dos benefícios decorrentes de incentivos fiscais;
- agilização do processamento das importações e desembaraço alfandegário;
- reconhecimento e preservação do Patrimônio da Empresa através de sua identificação física e controle dos instrumentos legais de propriedade, defesa da posse e seguro;
- otimização da exploração comercial através da correta aplicação de práticas de administração imobiliária e identificação, para fins de alienação, de Bens Imóveis ociosos e de baixa rentabilidade.

Dentro desses aspectos, em linhas gerais são mencionadas, abaixo, as principais atividades desenvolvidas durante o ano:

- em 1977, foi elaborado e implantado o Manual de Importação e definidas as bases dos Manuais de Compras Nacionais, Codificação de Materiais, Aprovisionamento, Movimentação de Materais e elaborado o de Alienação de Materais e Bens Patrimoniais Móveis; em 1978, deverão ser implantados os demais Manuais em elaboração.
- para a agilização da utilização dos financiamentos BIRD, foram estabelecidos procedimentos para o gerenciamento dos contratos objeto dos financiamentos 1.074-BR e 786-BR, através de um rígido acompanhamento físico-financeiro dos mencionados contratos. Na preparação dos processos, foi dada especial atenção à obtenção dos benefícios dos In

centivos Fiscais.

. para agilização dos procedimentos das importações e desembaraço alfandegário, foi feita a contratação e utilização dos serviços de firmas especializadas para realização de trabalhos referentes a acompanhamento de Importações no Exterior, e liberação de materiais nas Alfândegas de todo o País, com apoio do sistema de informações baseado em teleprocessamento.

. instalação, a partir de outubro de 1977, do Armazém Alfandegado junto ao Porto do Rio de Janeiro.

COMPRAS E ABASTECIMENTO

Na atividade de Compras e Abastecimentos, o total de aquisições e encomendas colocadas tiveram a seguinte distribuição:

Cr$ milhões

Mercado Nacional	Mercado Externo	Total
8.208	2.346	10.554

As compras no Mercado Nacional alcançaram 78% do total das compras realizadas, atestando a ênfase dada à substituição das importações.

Com enfoque especial, foi estimulada a manutenção de constância das encomendas à indústria nacional, compatibilizando-se programas, criando a competitividade industrial e favorecendo a implantação de novas fontes produtoras, com a instalação de mais duas fábricas de locomotivas - a VILLARES e a EMAQ, e a aquisição à empresas nacionais (Mafersa, Cobrasma e Santa Matilde) de trens-unidade elétricos para os subúrbios do Rio de Janeiro.

Com esses contornos estratégicos, destacaram-se, como grandes itens do programa de aquisições, as seguintes encomendas:

120 TUE .... 5.200 milhões de cruzeiros
1.526 Vagões .... 1.100 milhões de cruzeiros
176 Locomotivas (em fase final de negociação) .... 2.600 milhões de cruzeiros

Os programas de aquisição de equipamentos, a través de concorrências públicas, com a utilização de incentivos fiscais, a tingem o valor global de Cr$ 17.874 milhões de cruzeiros.

Cr$ milhões

Aquisições	Valores Contratados	Incentivos Obtidos	Incentivos em Negociação	Valores Finais Incentivados
Amparadas pelo BIRD	597	83	98	416
Financiadas pelo BNDE/FINAME	13.977	-	3.664	10.313
De outros finan ciamentos	3.299	225	442	2.632
	17.873	308	4.204	13.361

A redução global do custo de compras, já obti da com a utilização de incentivos fiscais, foi de Cr$ 308 milhões de cruzei ros, estando prevista, ainda, uma redução de Cr$ 4.204 milhões de cruzei ros, que corresponde a 25,2% do valor total do programa de investimento.

Cabe o destaque de que, enquanto a RFFSA impor tou, em 1977, material no valor aproximado de 176 milhões de dólares, con tribuiu para exportação(sobretudo de minério de ferro, soja, gusa, milho, a çúcar, farelo e café), sob a forma de frete do transporte ferroviário des sas mercadorias, em cerca de 60% do valor das suas importações.

ALIENAÇÃO, AQUISIÇÃO E UTILIZAÇÃO DE IMÓVEIS

Em virtude de não serem mais necessários à o peração da Empresa, foram alienados, em 1977, bens imóveis no valor de .... Cr$ 256,5 milhões, correspondentes a 27 contratos.

Por outro lado, as aquisições de bens imóveis, no exercício, relacionaram-se, principalmente, a faixas de terra para linhas e variantes em construção e montaram a Cr$ 8,3 milhões, correspondendo a 181 contratos.

Outrossim, a ocupação das 23.000 unidades residenciais da RFFSA está agora regulada por normas que foram baixadas em setembro de 1977 e pelas quais foi suprimida a modalidade de ocupação gratuita. As unidades necessárias à operação serão mantidas, para as quais haverá uma contraprestação à base de 6% do salário-base do empregado locatário enquanto as desnecessárias à operação serão alienadas.

VENDAS

A receita obtida com a venda de materiais de estoque (sucatas ferrosas e não ferrosas, trilhos, dormentes, etc.) e bens patrimoniais móveis, no ano de 1977, foi de Cr$ 91,2 milhões de cruzeiros.

EXPLORAÇÃO COMERCIAL

Vêm sendo administrados 11.601 contratos referentes à permissão de uso para moradia e fins comerciais, concessões, publicidades e outros, conforme demonstrado abaixo:

. Quantidade de contratos 11.601

. Receita .... Cr$ 45,5 milhões

ASPECTOS ECONÔMICO-FINANCEIROS

CAPITAL SOCIAL

Por deliberação da Assembléia Geral Extraordinária de 30.12.77, o Capital Social da Empresa foi elevado de Cr$6.241.147.586,00 para Cr$ 8.873.103.886,00, na forma das disposições legais vigentes, sofrendo um aumento de Cr$ 2.631.956.300,00, cuja nova distribuição é a seguinte:

DISCRIMINAÇÃO	A Ç Õ E S			
	TIPO	QUANTIDADE	% SOBRE O TOTAL	VALOR Cr$
União Federal	ORDINÁRIA	8.696.665.672	98,01	8.696.665.672,00
Estados	PREFERENCIAIS	139.892.571	1,58	139.892.571,00
Municípios	PREFERENCIAIS	35.286.094	0,40	35.286.094,00
Banco Desenv. do Est. Esp. Santo	PREFERENCIAIS	1.259.549	0,01	1.259.549,00
T O T A L	-	8.873.103.886	100,00	8.873.103.886,00

Contribuiram para o aumento do Capital Social os seguintes recursos:

- Cota-parte do Imposto Único sobre Combustíveis e Lubrificantes Líquidos e Gasosos	Cr$ 943.343.414,79
- Orçamento da União Federal	Cr$ 1.693.207.000,00
- Conta Doações (Saldo Devedor)	Cr$ (4.594.114,91)
- Resíduo de 1976	Cr$ 0,19
- Resíduo de 1977	Cr$ (0,07)
T O T A L	Cr$ 2.631.956.300,00

FINANCIAMENTOS

Durante o exercício de 1977 foram obtidos os seguintes financiamentos:

Em Moeda Estrangeira			Cr$
Banco Do Brasil S.A.	US$	110,000,000.00	1.878.002.365,00
Bank of Tokyo Company	US$	10,000,000.00	A Receber
Bank of America (Suplementar)	US$	9,000,000.00	A Receber
Banque de L'Union Européenne	F.F.	111,281,142.00	A Receber
Citicorp Int. Bank Ltd.	US$	46,000,000.00	686.320.000,00
Export Import Bank of the U.S.A. (Suplemetar)	US$	4,500,000.00	A Receber
Mitsui & Co. Ltd.	YEN	1,784,779,680.00	A Receber
Pandrol Limited	£	1,115,905.50	A Receber

Em Moeda Nacional		Cr$
Banco do Brasil S.A.		1.197.999.903,44
Banco do Brasil S.A.		599.999.969,25
BNDE - F77/2/111/4/1	4.841.478 ORTN	A Receber
BNDE - FRE 762		300.000.000,00
Caixa Econômica Federal		599.999.998,13
FINEP-Financ. Estudos e Projetos		250.000.000,00
Petróleo Brasileiro S.A.		600.000.000,00

Em 1977 foram efetuados os seguintes pagamentos:

Financiamentos Internos	
Amortização	Cr$ 1.118.014.001,65
Juros	Cr$ 1.287.172.210,77
T O T A L	Cr$ 2.405.186.212,42

Financiamentos Externos	
Amortização	Cr$ 1.070.891.338,92
Juros	Cr$ 738.732.127,81
T O T A L	Cr$ 1.809.623.466,73

Os saldos devedores de financiamentos, às taxas de câmbio em vigor em 31.12.77, passaram a ser os seguintes:

Financiamentos Internos	Cr$22.369.981.097,26
Financiamentos Externos	Cr$12.167.419.067,81
T O T A L	Cr$34.537.400.165,07

MOVIMENTO FINANCEIRO DA ADMINISTRAÇÃO GERAL

No exercício de 1977, a Administração Geral movimentou recursos financeiros de Custeio e Capital, que se elevaram a cerca de Cr$ 22 bilhões.

Cr$ 10^3

RECEBIMENTOS		DISPÊNDIOS	
CUSTEIO		**CUSTEIO**	
Da União	6.743.644	Suprimentos às Regionais	6.984.515
Próprios	637.739	Administração Geral	756.600
Retenções e Depósitos	108.626	Restituições	101.575
SOMA	7.490.009	SOMA	7.842.690
CAPITAL		**CAPITAL**	
Da União	2.912.937	Investimentos	
Imposto Único	1.976.933	- Suprimentos	
Convênios	7.202	às Regionais	1.619.749
Financiamentos	9.673.700	- Adm. Geral	8.684.817
			10.304.566
SOMA	14.570.772	Amortizações e Financiamentos	2.188.905
TOTAL	22.060.781	Juros de Financiamentos	2.025.904
		SOMA	14.519.375
		TOTAL	22.366.065

ENCARGOS DA UNIÃO

A subvenção do Governo Federal para atender ao custeio de 1977, foi de Cr$6.943.644.000,00, da qual Cr$ 200 milhões somente foram recebidos no decorrer de janeiro de 1978. Ainda foram contabilizados Cr$. $740.718.000,00 como encargos dos poderes públicos provenientes de:

Receita dos transportes ferroviários	Cr$
. complementações tarifárias	548.293.000,00
. transportes reembolsáveis pelos poderes públicos	652.000,00
Ressarcimento da União	191.773.000,00

Em decorrência, o exercício de 1977 apresentou uma insuficiência de Cr$ 47.145.000,00, como se demonstra:

Resultado de gestão (despesa-receita) 6.250.071.000,00

Encargos dos poderes públicos contabilizados como receitas	740.718.000,00
S O M A	6.990.789.000,00
Subvenção recebida do Governo Federal	6.943.644.000,00
Insuficiência do exercício	47.145.000,00

INVESTIMENTOS APENAS NA RFFSA

A Empresa, no transcurso do exercício, aplicou, em despesas de investimentos, exclusive Ferrovia do Aço e obras em construção pelos Batalhões Ferroviários, o valor de Cr$ 8.955.547 milhares, cuja distribuição pelos grandesitens é a seguinte:

I T E N S	Cr$ 10^3
Via Permanente, edifícios e instalações	2.977.188
Equipamentos de transportes - aquisições	4.859.648
Equipamentos de transportes - construções e reconstruções	180.996
Equipamentos, máquinas e ferramentas	257.572
Outros investimentos	680.143
T O T A L	8.955.547

RESULTADO ECONÔMICO-FINANCEIRO

Receitas de Gestão

No decorrer de 1977, a Receita de Gestão totalizou Cr$ 6.822.687 milhares, ou seja, cerca de Cr$ 3.039.930 milhares acima de Receita realizada em 1976, conforme discriminação a seguir:

Cr$ 10^3

DISCRIMINAÇÃO	1 9 7 6	1 9 7 7	V A R I A Ç Ã O	
			ABSOLUTA	%
Receita dos Transportes	3.380.940	6.288.687	2.907.747	86,0
Receitas Acessórias dos Transp.	35.063	53.586	18.523	52,8
Receitas Diversas	366.754	480.414	113.660	31,0
R E C E I T A	3.782.757	6.822.687	3.039.930	80,4

Os principais componentes da Receita podem ser demonstrados como segue:

Cr$ 10^3

DISCRIMINAÇÃO	1976	1977	VARIAÇÃO	
			ABSOLUTA	%
SUPERINTENDÊNCIAS REGIONAIS	3.770.023	6.790.935	3.020.912	+ 80,1
Mercadorias	2.728.883	4.989.200	2.260.317	+ 82,8
Passageiros	348.103	528.903	180.800	+ 51,9
Normalização Contábil	301.027	740.436	439.409	+146,0
Diversos	392.010	532.396	140.386	+ 35,8
ADMINISTRAÇÃO GERAL	12.734	31.752	19.018	+149,3
Receitas Diversas	12.625	31.454	18.829	+149,1
Normalização Contábil	109	298	189	+173,4
TOTAL	3.782.757	6.822.687	3.039.930	+ 80,4

Despesa de Gestão

Em 1977, a Despesa de Gestão totalizou Cr$ 13.072.758 milhares, superior em Cr$ 3.228.579 milhares de 1976, conforme discriminação abaixo:

Cr$ 10^3

DISCRIMINAÇÃO	1976	1977	VARIAÇÃO	
			ABSOLUTA	%
Direção Administrativa	1.102.312	1.817.961	715.649	+ 64,9
Despesas Gerais	1.307.878	291.261	-1.016.617	- 77,7
Conservação e Manutenção	3.747.449	6.094.249	2.346.800	+ 62,6
Despesas de Operação	2.278.147	3.759.294	1.481.147	+ 65,0
Despesas Estranhas aos Transp.	215.206	275.022	59.816	+ 27,8
SUBTOTAL	8.650.992	12.237.787	3.586.795	+ 41,5
Despesas a Repartir	1.193.187	834.971	- 358.216	- 30,0
DESPESA	9.844.179	13.072.758	3.228.579	+ 32,8

Observa-se que houve um substancial acréscimo nos diversos itens da despesa, motivado pelo aumento geral dos índices de preço de material e serviços de terceiros e, ainda, pelo reajuste salarial concedido em 1º de maio de 1977.

A composição da despesa abaixo, por elemento de custo, em confronto com a de 1976, é demonstrada abaixo:

Cr$ 10^3

D I S C R I M I N A Ç Ã O	1 9 7 6	1 9 7 7	V A R I A Ç Ã O	
			ABSOLUTA	%
Pessoal	4.232.460	6.414.714	2.182.254	+ 51,6
Material	1.764.963	2.562.555	797.592	+ 45,2
Diversos	3.917.188	4.235.842	318.654	+ 8,1
Repartidas	(70.432)	(140.353)	(69.921)	(+ 99,3)
D E S P E S A	9.844.179	13.072.758	3.228.579	+ 32,8

ÍNDICES ECONÔMICO-FINANCEIROS

D I S C R I M I N A Ç Ã O	1973	1974	1975	1976	1977
LIQUIDEZ (1)					
a) Imediata	0,25	1,01	0,15	0,27	0,21
b) Seco	2,59	2,68	3,40	0,62	1,11
c) Corrente	4,82	3,88	4,39	1,39	2,20
COEFICIENTE DE EXPLORAÇÃO (2)	1,57	1,49	2,23	2,60	1,92

(1) Proporção sobre o exigível a curto prazo do:

a) disponível;

b) disponível acrescido do realizável a curto prazo, deduzido o estoque;

c) disponível acrescido do realizável a curto prazo.

(2) Proporção da despesa de gestão sobre a receita da gestão(D/R)

Nota: Os índices de liquidez a seco e corrente, obtidos em 1977, revelam uma sensível diferença em relação aos obtidos nos exercícios anteriores, em razão de medidas saneadoras adotadas para melhor adequação das contas do Realizável. Se tais medidas tivessem sido aplicadas no exercício de 1975, os índices econômico-financeiros seriam os seguintes:

DISCRIMINAÇÃO	1 9 7 5	1 9 7 6	1 9 7 7
LIQUIDEZ			
a) Imediata	0,15	0,27	0,21
b) Seco	1,05	0,62	1,11
c) Corrente	2,04	1,00	2,20

CONSIDERAÇÕES FINAIS

1) Os resultados da receita e da despesa dos exercícios de 1975 até 1977,

Cr$ 10^3

DISCRIMINAÇÃO	1 9 7 5	1 9 7 6	1 9 7 7
Receita	2.476.519	3.782.757	6.822.687
Despesa	5.514.469	9.844.179	13.072.758

permitem concluir acerca das variações relativas da receita e despesa, entre os exercícios de 1976/75 e 1977/76, apresentadas a seguir:

DISCRIMINAÇÃO	VARIAÇÃO RELATIVA	
	1976/1975	1977/1976
Receita	52,7	80,4
Despesa	78,5	32,8

2) o quadro, a seguir, mostra os resultados finais dos exercícios de 1976 e 1977, indicando as variações constatadas,

Cr$ 10^3

DISCRIMINAÇÃO	1 9 7 6	1 9 7 7	VARIAÇÕES
DESPESA	9.844.179	13.072.758	3.228.579
RECEITA	3.782.757	6.822.687	3.039.930
PREJUÍZO GESTORIAL	6.061.422	6.250.071	188.649
(MENOS) DEPRECIAÇÃO	1.123.053	1.621.400	498.347
SOMA	4.938.369	4.628.671	- 309.698
(MENOS) DESPESAS FINANCEIRAS	1.212.626	179.130	- 1.033.496
TOTAL	3.725.743	4.449.541	723.798

admitindo as seguintes observações:

a) o deficit (prejuízo gestorial) de 1977 está maior que o de 1976 somente de Cr$188.649 milhares. Contribuiu para esse resultado o fato da mudança do critério de não contabilizar juros sobre financiamentos como despesa gestorial no ano de 1977, por determinação governamental;

b) mesmo agregando ao deficit acima o valor de Cr$2.025.904 milhares, correspondentes aos juros de financiamentos pagos durante o exercício de 1977, sua comparação com o verificado no exercício de 1976, admitida uma taxa de inflação de 38,7 decorreria uma redução real de Cr$132.192 milhares, mesmo considerando ter ocorrido um acréscimo de 8,2% na produção do transporte de mercadorias.

c) um dos fatores que contribuiram para esse deficit foram as taxas de depreciação aplicadas no exercício de 1977, sobre os valores corrigidos do Ativo Imobilizado, fazendo com que a depreciação totalizasse a importância de Cr$ ... 1.621.000 milhares, sofrendo um acréscimo de Cr$498.347 milhares em comparação com o exercício anterior;

d) no exercício de 1977 foram contabilizados Cr$740.734 milhares a título de normalização, computados Cr$492.673 milhares correspondentes ao transporte suburbano. Na realizade, o deficit nos transportes executados com tarifas insuficientes alcançou o total de Cr$548.293 milhares.

PESSOAL

GENERALIDADES

Em prosseguimento à Política de Pessoal da RFFSA, o ano de 1977 foi marcado pelo desenvolvimento de atividades que tiveram o propósito de oferecer à Empresa o suporte de recursos humanos necessários ao atendimento dos seguintes objetivos:

- aumentar a participação da Empresa no mercado de serviços de transportes;
- melhorar a eficiência das operações e a qualidade dos serviços prestados; e
- alcançar o equilíbrio econômico em prazo razoável.

À vista dos objetivos da RFFSA, a política de recursos humanos foi orientada para a motivação do pessoal, o aumento da produtividade e a renovação do quadro, cujos principais eventos são mencionados a seguir:

MOTIVAÇÃO DO PESSOAL

Consolidou-se, no decorrer de 1977, a aplicação do Plano de Classificação de Cargos, tendo sido elaborados atos complementares regulamentando alguns dos seus itens; foram procedidas revisões de enquadramento e realizados estudos para criação de novas classes.

Em 1º de maio reajustou-se o salário do pessoal, buscando-se manter os padrões de remuneração da Empresa nos níveis do mercado de trabalho. Para tanto, corrigiram-se, também, as faixas salariais de algumas classes.

PRODUTIVIDADE

Os reflexos das medidas dirigidas para a motivação do pessoal se fizeram sentir desde logo pelo aumento de produtividade que foi, em cada mês de 1977, sempre superior ao mês correspondente do ano anterior.

Em valores aproximados, o comportamento da produtividade dos anos de 1976 e 1977 foi o seguinte expresso em toneladas - quilômetro úteis/empregado:

1976 - 215.000
1977 - 265.000

observando-se, portanto, um aumento de 23%.

RENOVAÇÃO DO QUADRO

O instrumento fundamental para o cumprimento da política de recursos humanos, no tocante à renovação do quadro, será a REFER - Fundação Rede Ferroviária Federal de Seguridade Social, cuja implantação estava prevista para o 2º semestre de 1977.

Entretanto, por motivo de nova regulamentação federal sobre os fundos de seguridade, a sua instalação sofreu um adiamento para o 1º semestre de 1978, já que houve necessidade de se proceder a revisões.

Como compensação, pelo atraso havido, instituiu-se o Prêmio Aposentadoria para estimular os desligamentos que permitirão uma significativa renovação do quadro de pessoal. Beneficiaram-se da medida cerca de 10.000 empregados.

EVOLUÇÃO DO EFETIVO

A evolução do efetivo, nos últimos anos, é demonstrada no quadro abaixo:

ANOS	EFETIVO	VARIAÇÃO	ÍNDICE 1963=100
1963	155.000	-	100
1973	113.000	- 42.000	73
1974	112.000	- 1.000	72
1975	109.000	- 3.000	70
1976	109.000	-	70
1977	95.000	- 14.000	61

DESENVOLVIMENTO DE PESSOAL

Em cumprimento ao seu programa de Desenvolvimento de Pessoal para o ano de 1977, a RFFSA aplicou cerca de Cr$ 180 milhões nas atividades de qualificação profissional, de aprendizagem industrial, de estágio e outras.

Foram treinados aproximadamente 35.425 empregados, com um total de 217.755 horas de treinamento, matriculados 1.626 alunos-aprendizes e concedido estágio a 341 estudantes universitários.

Executaram-se também cursos e seminários de sensibilização que atingiram 548 empregados localizados nas faixas de Gerência e Assessoramento Superior, tendo em vista obter-se a modernização gerencial da Empresa.

SEGURANÇA DO TRABALHO

Procedeu-se à reformulação das Normas Gerais de Segurança do Trabalho e a uma intensa atividade de implementação das práticas de segurança, com vistas à redução dos acidentes de trabalho.

Comparativamente a 1976, os indicadores de freqüência e gravidade dos acidentes sofreram redução no exercício de 1977.

Registraram-se no exercício os seguintes resultados quantitativos:

a) Número de acidentes: 10.655
b) Coeficiente de freqüência: 59,43
c) Coeficiente de gravidade: 1.483
d) Recursos aplicados em material de proteção: Cr$ 12.034.200,00
e) Despesas com pagamento de insalubridade: Cr$ 24.406.230,92
f) Despesas com pagamento de adicional por periculosidade: Cr$ 5.094.043,91.

SAÚDE OCUPACIONAL

Iniciou-se, também, a reestruturação dos serviços de Saúde Ocupacional, buscando-se proporcionar melhores condições de produtividade e redução de absenteísmo gerado por deficiência de saúde.

SERVIÇO SOCIAL

Ativou-se, em 1977, a operacionalização do FUNDO SOCIAL, com aplicação de recursos no montante de Cr$10.600.514,26, assim desdobrados:

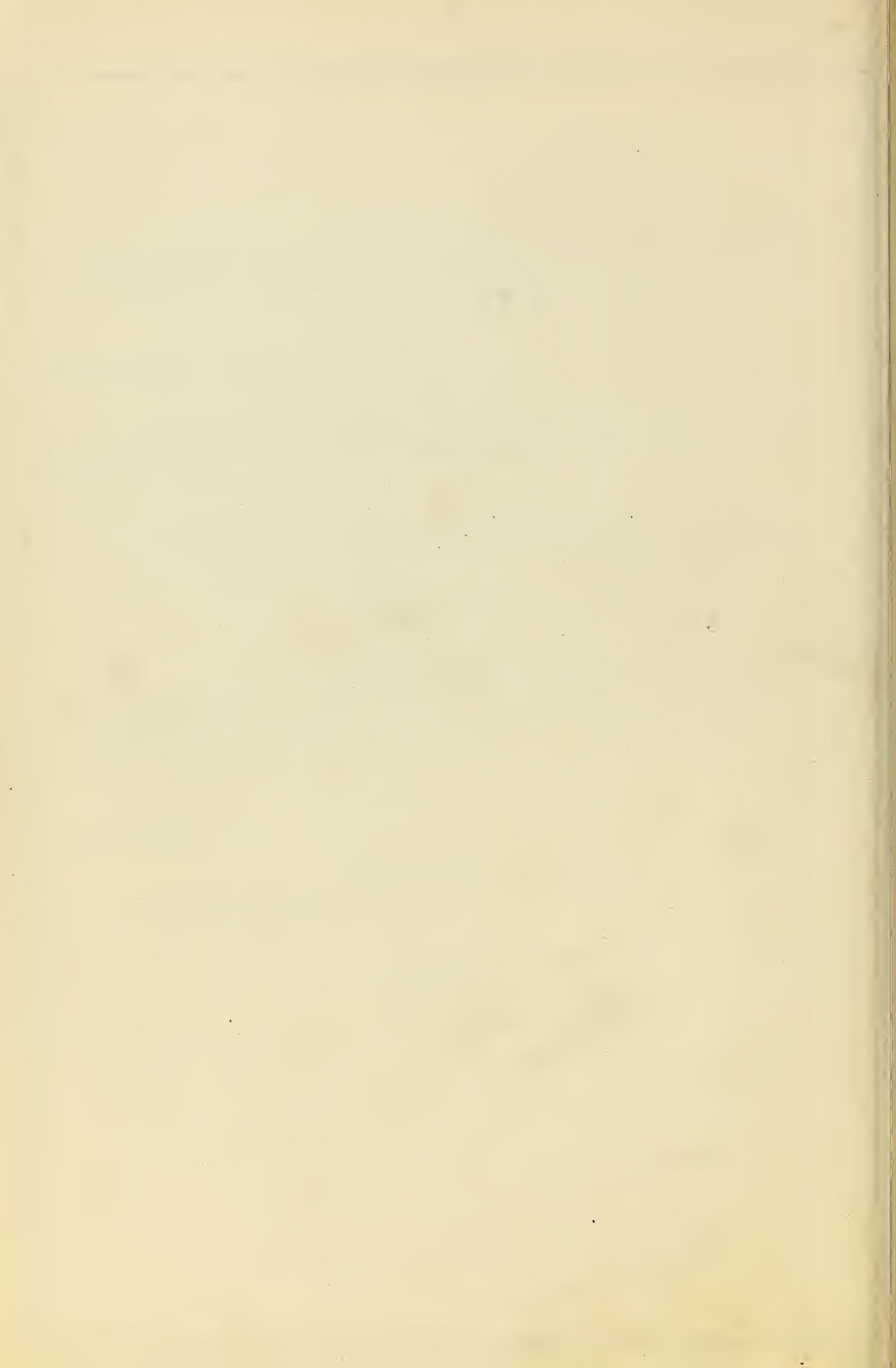
a) Alimentação........Cr$1.051.760,53
b) Saúde ....Cr$4.079.724,19
c) Serviço Social ....Cr$1.776.186,98
d) Ajuda Supletiva....Cr$3.920.092,56

Merece destaque no exercício, o trabalho de saneamento financeiro, social e urbanístico do CONJUNTO RESIDENCIAL DE ENGENHO DE DENTRO, constituído de 1.642 unidades residenciais destinadas a ferroviários da área do Grande Rio.

AÇÕES DIVERSAS

Cuidou a área de Pessoal, ainda, das seguintes ações no exercício de 1977:

a) Coordenação da elaboração da Infra-Estrutura Organizacional;
b) Coordenação da elaboração do anteprojeto de Regimento Interno;
c) Apoio executivo para a implantação da Administração por Objetivos na RFFSA.

S U B S I D I Á R I A S

EMPRESA DE ENGENHARIA FERROVIÁRIA S.A. - ENGEFER

GENERALIDADES

O ano de 1977 foi marcado pela desaceleração dos Programas de Investimentos do Governo, cujo efeito já se fizera sentir no decorrer do 2º semestre de 1976. Considerando a limitação dos recursos neste exercício, a ENGEFER procurou adequar os seus objetivos às injunções governamentais.

Na FERROVIA DO AÇO, foi realizada uma programação de trabalho que atribuiu maior prioridade ao andamento das obras críticas - túneis e viadutos - e preservação das já realizadas, em particular a terraplenagem, ao mesmo tempo que se procurava ressarcir os débitos do ano anterior.

No ANEL FERROVIÁRIO DE SÃO PAULO, os custos de desapropriação previstos nos projetos mostraram-se inadequados em relação aos custos reais, o que, aliado a carência de recursos, levou a ENGEFER a requerer a desistência das ações de desapropriações na Asa Sul daquele empreendimento.

Na LIGAÇÃO FERROVIÁRIA CURITIBA - PARANAGUÁ, foi realizada a aviventação do estaqueamento do projeto de engenharia, o que ensejou a constatação de inúmeras falhas, impossibilitando a relocação e levantando dúvidas quanto à sua confiabilidade.

A par dessas atividades, ressalta-se a importância do Contrato 092/76, firmado entre a RFFSA e a GENERAL ELECTRIC COMPANY, cujo gerenciamento delegado à ENGEFER, no corrente ano, foi motivo de concentração de esforços para a sua condução a bom termo.

Em complemento ao Contrato GEC foram assinados, já sob a égide da ENGEFER, dois Memorandos de Acordo - nº 1, em 17 de junho e nº 2, em 07 de outubro - onde as ações a desenvolver foram equacionadas com real aperfeiçoamento das cláusulas contratuais.

Como Empresa, a ENGEFER, no decorrer de 1977, solidificou a sua organização estrutural, tanto no campo - criação da Superintendência do Paraná e estabelecimento de residências ao longo da Ferrovia do Aço - como em sua sede com o pleno funcionamento da DIRETORIA DE OBRAS FERROVIÁRIAS, o que possibilita hoje à Empresa a execução de qualquer empreendimento ferroviário que

lhe seja atribuído.

FERROVIA DO AÇO

- Projeto Civil

  Concluído, estando em fase final o estudo de algumas variantes, visando a melhorar as condições técnicas, eliminar pontes, viadutos, túneis e, também, diminuir os volumes de terraplenagem.

  - Terraplenagem

    - Da extensão de 277,8 km, encontram-se liberados os projetos correspondentes a 96% do total.

      Estão pendentes, apenas, soluções de variantes e de algumas interferências com linhas de alta tensão e com a rede viária.

    - Obras-de-Arte Especiais

      - Foram aprovados os projetos de 68 obras-de-arte especiais, correspondentes à extensão de 22,1 km dos 36,4 km previstos.

    - Túneis

      - Foram liberadas todas as 96 penetrações, perfazendo a totalidade de 69,156 km.

- Projeto Ferroviário

  No âmbito do Contrato 092/76, assinado com a GEC para a eletrificação da Ferrovia do Aço, foi revista a programação, atribuindo-se prioridade a outras linhas do triângulo econômico Rio-Belo Horizonte-São Paulo.

- Programação das Obras

  Os recursos destinados à ENGEFER, no exercício de 1977, tiveram a seguinte distribuição inicial em Cr$ 10^6:

  - Recursos recebidos.. Cr$ 1.965
  - Compromissos que passaram para 1977, por serviços executados em 1976.. Cr$ 800
  - Saldo aplicado na obra.. Cr$ 1.165

A partir deste saldo, a ENGEFER, elaborou uma programação a executar em 1977, onde foram consideradas as seguintes premissas básicas:

- a possibilidade de se incrementar o ritmo das obras críticas, se novos recursos fossem alocados;
- a indispensável proteção dos serviços de terraplenagem já executados, bem como daqueles túneis que seriam paralisados, evitando-se, assim, grandes perdas dos recursos neles gastos;
- o aspecto crítico de algumas obras, como o "Tunelão" T-07-17;
- a concentração das obras, em cada lote, de modo a tornar menos onerosa , não só a execução, como a fiscalização.

- Situação das obras

Foram eseavados, no ano, cerca de 3,3 milhões de m^3 que, somados aos 69,2 realizados até 1976, totalizam 72,5 milhões de m^3 desde o início da obra, o que representa 53% do volume previsto em projeto.

Foram atacadas 28 obras-de-arte especiais das 124 previstas, encontrando - se virtualmente prontos cerca de 3.500 m;

Com respeito aos 96 túneis que serão perfurados, 39 já foram atacados e o total penetrado é de 14.928 metros (22% do total previsto);

Foram executados 7.242 m de penetração em túneis, em 1977;

As aplicações na Ferrovia do Aço, desde o início das obras até dezembro de 1977 (em moeda de dezembro de 1977), foram da ordem de 7,7 bilhões de cruzeiros, dos quais 49% se referem a serviços de terraplenagem, 40% a túneis e 11% a Obras-de-Arte Especiais.

- Desapropriação

A ENGEFER durante esse exercício, obteve a liberação, em tempo hábil, da faixa de domínio da ferrovia, numa extensão de 348 km, equivalente a 91% do previsto, alcançando os custos, o montante de Cr$ 65.000.000,00. Os restantes 9% a desapropriar estão na dependência da aprovação de variantes ao traçado, em estudo na ENGEFER.

SITUAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA

A programação econômico-financeira para o ano de

1977, previu a importância de Cr$ 1.800 x 10^6, entretanto, ao final do ano, esta posição sofreu alteração, passando para Cr$ 1.965 x 10^6.

Situação em 31 de dezembro de 1977

	Cr$ 10^6
- Ferrovia do Aço	
- Previsto	1.800
- Recebido	1.965

- Anel Ferroviário de São Paulo e Nova Ligação Curitiba-Paranaguá

  - Não foram previstos recursos para 1977 para estes empreendimentos.

Aplicação de Recursos	Cr$ 10^6
- Obras da Ferrovia do Aço	1.913
- Desapropriação	5
- Contrato GEC	6
- Bens Móveis e Imóveis	2
- Pessoal da ENGEFER	57
- Outros Custos	49
T O T A L	2.032

REDE FEDERAL DE ARMAZÉNS GERAIS FERROVIÁRIOS S.A.-AGEF

GENERALIDADES

O ano de 1977 foi nitidamente marcado pelo constante esforço da AGEF na consecução de seu objetivo primordial de assegurar adequado suporte às operações da RFFSA.

Merece referência que, em São Paulo, houve movimentação de vagões em todas as unidades convencionais, movimentando-se principalmente papel, chapas de aço, açúcar e borracha.

Já operando em plena carga, os dois Terminais Graneleiros, de São Paulo e Curitiba, justificaram o acerto de suas instalações, cabendo a eles 50% da movimentação ferroviária de toda a AGEF. Empenha-se agora a Empresa em obter autorização para a instalação de um terminal graneleiro e de óleos vegetais no Porto de Paranaguá que, operando em sintonia com o de Curitiba, minimizará as restrições da Serra e permitirá um maior aproveitamento do fluxo ferroviário.

Buscando sanar problemas surgidos em decorrência da carência de armazenagem para algumas mercadorias de importância para o transporte ferroviário, a AGEF, através de contatos com a Superintendência Regional - Recife, Superintendência Regional-Belo Horizonte e Superintendência Regional-São Paulo, reuniu subsídios para estudos de melhor aproveitamento da capacidade de transporte de trechos selecionados, pela instalação de armazéns reguladores.

Nesse sentido, foi iniciada a construção de uma unidade convencional em Fortaleza e a conseqüente instalação de um Escritório Regional naquela cidade. Na Superintendência Regional-Belo Horizonte, efetuou-se um estudo para instalação de terminais para minério e, com relação à Superintendência Regional-São Paulo, foram tomadas as providências iniciais com vistas à atuação da AGEF em Mato Grosso.

Deve-se ressaltar que, apesar da execução de significativo programa de investimentos e da obrigatoriedade de liquidação de compromissos assumidos no exercício anterior, pôde a AGEF apresentar um superavit apreciável, superior ao registrado no ano de 1976.

ATIVIDADES OPERACIONAIS

O fato operacional marcante do ano de 1977 foi o início da atividade integral do Terminal Graneleiro de Curitiba, com a inauguração de seu segundo armazém, no dia 08 de agosto de 1977, tendo com isso dobrado a sua capacidade operacional e armazenadora, quando foram intensificadas substancialmente as operações de carga, descarga e armazenagem de trigo. Os Terminais Graneleiros de Curitiba e de São Paulo, em conjunto, foram responsáveis por 28% do faturamento total da Empresa.

Os armazéns convencionais apresentaram muito boa movimentação, sobressaindo-se, no Paraná, as atividades de apoio ao produtor e, em São Paulo, as operações com produtos industrializados, procurando atender principalmente as indústrias que utilizaram transporte ferroviário.

Por outro lado, foram realizados estudos operacionais com vistas ao atendimento ao Porto de Paranaguá e ainda aos Estados do Ceará, Mato Grosso e Goiás.

Cabe mencionar, outrossim, o início de entendimentos com a COSIPA e com a Superintendência Regional-São Paulo, no sentido de que a AGEF tome a seu cargo o transbordo, em Utinga, de substancial quantidade de bobinas de aço, o que dará lugar a uma movimentação de 10 a 12 vagões ferroviários/dia naquele armazém.

A movimentação de mercadorias, nos anos de 1976 e 1977, é mostrada a seguir:

ARMAZÉNS	MILHARES DE VOLUMES			MILHARES DE TONELADAS		
	1976	1977	%	1976	1977	%
SÃO PAULO	40.510	38.521	- 4,9	574	663	+ 15,5
PARANÁ	4.849	1.986	- 59,0	367	446	+ 21,5
GOIÁS	709	589	- 16,9	43	34	- 20,9
TOTAL	46.068	41.096	- 10,8	984	1.143	+ 16,2

A taxa de ocupação nos armazéns convencionais, comparando-se os anos de 1976 e 1977, foi a seguinte:

ARMAZÉNS	TAXA DE OCUPAÇÃO - %	
	1976	1977
SÃO PAULO	60	83
PARANÁ	46	41
GOIÁS	71	75

MOVIMENTAÇÃO RODOFERROVIÁRIA

A movimentação por vagões e caminhões, comparativamente com a de 1976, foi a seguinte:

Milhares de Toneladas

UNIDADES ARMAZENADORAS	FERROVIA			RODOVIA			TOTAL		
	1976	1977	%	1976	1977	%	1976	1977	%
ARMAZÉNS CONVENCIONAIS	106	170	+ 60	419	450	+ 7	525	620	+ 18
SÃO PAULO	24	101	+ 421	136	231	+ 70	160	332	+ 108
PARANÁ	78	63	- 19	244	191	- 22	322	254	- 21
GOIÁS	4	6	+ 50	39	28	- 28	43	34	- 21
TERMINAIS GRANELEIROS	225	248	+ 10	234	309	+ 32	459	557	+ 21
SÃO PAULO	225	211	- 6	189	154	- 19	414	365	- 12
CURITIBA	-	37	-	45	155	+ 244	45	192	+ 327
TOTAL	331	418	+ 26	653	759	+ 16	984	1.177	+ 20

RESULTADO OPERACIONAL

O resultado operacional, no ano de 1977, foi 118 % superior ao do ano anterior. A utilização dos Terminais Graneleiros pela CTRIN do Banco do Brasil propiciou uma resposta financeira aos investimentos feitos. Por outro lado, a política comercial adotada pela AGEF, de contatos com os clientes, obteve ótimos resultados operacionais.

A retenção do café nos armazéns paranaenses e seu elevado preço propiciaram uma receita bastante expressiva, que permitiu o apoio financeiro às obras finais do Terminal de Curitiba.

O Resultado Operacional pode ser apreciado no quadro a seguir:

LOCAL	RECEITA OPERACIONAL Cr$	DESPESA OPERACIONAL Cr$	RESULTADO OPERACIONAL Cr$
SÃO PAULO	55.754.234,25	17.997.673,00	37.756.561,25
PARANÁ	39.484.514,48	17.716.411,16	21.768.103,32
GOIÁS	1.339.972,88	643.732,15	696.240,73
ARMAZÉNS ISOLADOS	12.000,00	-	12.000,00
T O T A L	96.590.721,61	36.357.816,31	60.232.905,30

EMISSÃO DE TÍTULOS

Participando do esquema governamental de incentivo ao produtor, a AGEF, durante o exercício de 1977, emitiu documentos de valor correspondente às mercadorias armazenadas, que, negociáveis na rede bancária, deram aos depositantes capital de giro para continuidade de suas atividades.

No ano de 1977, foram emitidos 2.416 "warrants" e 582 "Recibos de Depósitos", no Paraná, no valor total de Cr$ 1.801.336.674,95, relativos a vários tipos de mercadorias.

CONTA DE RESULTADO

	Cr$ 10^3
Receita Total do Exercício	99.536
Despesa Total	53.660
Subtotal	45.876
Mais: Manutenção de Capital de Giro Próprio Negativo....	1.603
Lucro Líquido a Distribuir	47.479
Menos: Fundo de Reserva Legal e Provisões para Imposto de Renda e Pessoal Conta Participação nos Lucros	13.444
Saldo a disposição da Assembléia	34.035
Percentual do Lucro Líquido sobre o Capital Social	88,68%

INVESTIMENTOS

A AGEF investiu, no ano de 1977, a importância de Cr$ 18.829.056,08, sendo Cr$13.269.056,08 de recursos próprios e Cr$ 5.560.000,00 oriundos de empréstimo bancário.

A importância relativa ao total dos dois empréstimos bancários, realizados em 1974, para a construção do Terminal Graneleiro de São Paulo, no montante de Cr$ 9.226.000,00, custou à AGEF, em 1977, a importância de Cr$ 5.786.712,33, correspondente à amortização total de um dos empréstimos (o da linha PRODESAR, que vinha se mostrando muito cara), além das despesas correspondentes à amortização do empréstimo da linha PASEP, bem como a juros, à correção monetária e à correção cambial.

Quanto às importâncias de Cr$ 13.580.000,00 , relativa ao empréstimo bancário realizado em 1976 e Cr$ 5.560.000,00, relativa ao empréstimo bancário realizado em 1977, ambos pela linha PRONAZEM, para atender à construção de parte do Terminal Graneleiro de Curitiba, custaram, neste ano, Cr$.. 3.633.725,29, de amortização e juros.

As correções monetárias, havidas no período, de muito sobrecarregaram essas obrigações bancárias, sendo que a correção cambial, que incidia sobre o empréstimo da linha PRODESAR, tornou-o tão caro que a AGEF considerou necessário amortizar todo o saldo da dívida.

OS INVESTIMENTOS realizados se referem:

- à construção do Terminal Graneleiro de Curitiba, constante de dois armazéns e demais obras civis, inaugurado em 08 de agosto de 1977;
- ao início da construção do Armazém de Fortaleza;
- à aquisição de um terreno em Londrina;
- ao início da aquisição de terreno em Água Branca, bairro da Lapa, em São Paulo, para constru

ção de Armazém;

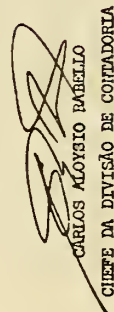
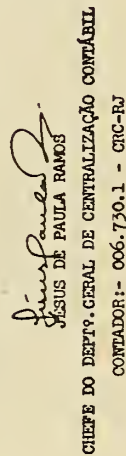
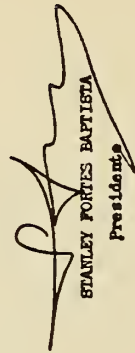
- à aquisição de equipamentos de operação, indispensáveis a alcançar-se o máximo de produtividade; e

- à realização de obras de melhoramentos, conservação e adaptação em armazéns da Empresa, tanto em São Paulo como no Paraná.

A N E X O S

BALANÇO GERAL EXERCÍCIO DE 1977

ATIVO	VALORES PARCIAL	VALORES PARCIAL	VALORES TOTAL
00 - IMOBILIZADO (NOTA 7)			
Via Permanente, Edifícios e Instalações		11.612.603.935,74	
Equipamento de Transporte Ferroviário		11.925.511.909,80	
Outros Equipamentos de Transporte		105.834.280,56	
Equipamentos, Máquinas e Ferramentas		637.113.216,12	
Bens de Serviços Anexos		134.487.548,64	
Títulos de Emprego de Capital (NOTA 8)		109.414.351,65	
Investimentos Diversos		160.603.072,53	
Correção Monetária		32.953.044.206,54	
Investimentos a Incorporar		18.331.271.163,23	75.969.883.684,81
01 - REALIZÁVEL			
A LONGO PRAZO			
Depósitos para Fins Especiais (NOTA 6)		179.418.760,94	
A CURTO PRAZO			
Estoques (NOTA 3)	2.810.457.886,24		
Trabalhos em Andamento	81.296.319,76		
Encomendas Pendentes	422.097.924,95		
Títulos a Receber	71.922.862,35		
Contas a Receber	1.161.048.475,80		
Fretes a Receber	3.966.296,72		
Tráfego Mútuo a Receber	129.340.326,63		
Aluguéis a Receber	5.040.385,19		
União Federal (NOTA 4)	283.807.559,41		
Estados e Municípios	12.119.151,74		
Empresas Subsidiárias (NOTA 5)	4.779.508,00		
Servidores Responsáveis	1.590.386,49		
Devedores Diversos	158.649.645,68	5.146.116.728,96	5.325.535.489,90
02 - VALORES DISPONÍVEIS			
Caixa Geral		6.255.934,74	
Bancos		482.754.238,98	
Outras Disponibilidades		47.211.806,33	536.221.980,05

PASSIVO	VALORES PARCIAL	VALORES PARCIAL	VALORES TOTAL
05 - NÃO EXIGÍVEL			
Capital (NOTA 13)		8.873.103.886,00	
Reservas			
Reserva Legal	2.582.936,93		
Correção Monetária do Ativo Imobilizado	28.973.493.428,77	28.976.076.365,70	
Fundos e Provisões			
Fundo de Depreciação	5.534.101.810,59		
Recursos Especiais para Investimentos	597.159.614,81		
Fundos Constituidos com Recursos Externos	6.054.107.706,95		
Fundos Constituidos com Recursos Próprios	814.810.953,27		
Provisões Diversas	35.500,00	13.000.215.585,62	50.849.395.837,32
06 - EXIGÍVEL			
A LONGO PRAZO			
Financiamento em Moeda Nacional (NOTA 11)	14.519.189.219,95		
Financiamento em Moeda Estrangeira (NOTA 11)	20.018.210.945,12		
Responsabilidades Diversas	62.289.615,48	34.599.689.780,55	
A CURTO PRAZO			
Pessoal a Pagar	44.772.184,95		
Contas a Pagar	1.988.925.191,54		
Juros a Pagar	146.897,78		
Aluguéis a Pagar	14.388,00		
Tráfego Mútuo a Pagar	95.147.953,40		
Instituições de Previdência e Assistência Social	137.612.083,73		
Salários não Reclamados	6.925.020,38		
Credores por Depósitos	97.951.996,38		
Credores por Cauções em Dinheiro	87.809.231,48		
Empresas Subsidiárias (NOTA 10)	16.810.818,00		
Créditos não Reclamados	27.090.771,90		

ATIVO	VALORES PARCIAL	VALORES PARCIAL	VALORES TOTAL	PASSIVO	VALORES PARCIAL	VALORES PARCIAL	VALORES TOTAL
03 - CONTAS DE RESULTADO PENDENTE				Credores Diversos	36.702.601,20		
				Valores a Liquidar	47.393.500,40	2.587.302.639,14	37.186.992.419,69
Adiantamentos para Despesas Diversas		1.137.210,24					
Despesas Antecipadas		92.681.216,65		07 - CONTAS DE RESULTADO PENDENTE			
Valores Diferidos e Prejuízos Amortizáveis Diversos (NOTA 9)		2.504.343.503,69		Receitas Antecipadas		32.504.371,97	
Devedores Duvidosos		25.336.512,36		Retificações Diversas Ativas		2.387.347.344,64	
Retificações Diversas Passivas		3.185.932.335,72		Fundo de Garantia por Tempo de Serviço C/Empresa		184.610.543,65	
Depositários do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço C/Empresa		184.610.543,65		Valores Diferidos (NOTA 12)		225.635.421,21	2.830.097.681,47
Prêmios de Seguro a Vencer		1.991,20					
Lucros e Perdas		3.040.801.470,21	9.034.844.783,72	SOMA			90.866.485.938,48
SOMA			90.866.485.938,48				
04 - CONTAS DE COMPENSAÇÃO				08 - CONTAS DE COMPENSAÇÃO			
Títulos Recebidos em Caução		14.069.287,37		Credores por Cauções em Títulos		14.069.287,37	
Fianças e Garantias Recebidas de Terceiros		840.789.921,32		Fianças e Garantias Prestadas por Terceiros		840.789.921,32	
Bens de Terceiros		2.002.302,97		Credores por Empréstimos de Bens		2.002.302,97	
Devedores por Bens Cedidos		25.847.445,84		Bens em Poder de Terceiros		25.847.445,84	
Contratos Diversos		21.579.312.699,80		Obrigações Contratuais		21.579.312.699,80	
Fianças, Avais e Endossos da Empresa		10.000.000,00		Responsabilidade por Fianças, Avais e Endossos		10.000.000,00	
Valores Ativos de Compensação Diversos		78.491.591,67	22.550.513.248,97	Valores Passivos de Compensação Diversos		78.491.591,67	22.550.513.248,97
TOTAL			113.416.999.187,45	TOTAL			113.416.999.187,45

As notas explicativas anexas fazem parte integrante das demonstrações contábeis.

Rio de Janeiro, 10 de fevereiro de 1978

PAULO MARCOS MAZONI ANDRADE
DIRETOR DE CONTROLE

CARLOS ALOYSIO RABELLO
CHEFE DA DIVISÃO DE CONTADORIA

JESUS DE PAULA RAMOS
CHEFE DO DEPTº. GERAL DE CENTRALIZAÇÃO CONTÁBIL
CONTADOR:- 006.730.1 - CRC-RJ

STANLEY FORTES BAPTISTA
Presidente

BALANÇO GERAL COMPARADO - EXERCÍCIOS DE 1976 / 1977

ATIVO	EXERCÍCIOS	
	1976	1977
00 - IMOBILIZADO		
Via Permanente, Edifícios e Instalações	8.514.432.952,80	11.612.603.935,74
Equipamento de Transporte Ferroviário	8.322.415.815,88	11.925.511.909,80
Outros Equipamentos de Transporte	72.829.009,03	105.834.280,56
Equipamentos, Máquinas e Ferramentas	528.199.572,02	637.113.216,12
Bens de Serviços Anexos	134.486.057,31	134.487.548,64
Títulos de Emprego de Capital	75.845.187,10	109.414.351,65
Investimentos Diversos	1.530.416.407,40	160.603.072,53
Correção Monetária	20.585.480.019,33	32.953.044.206,54
Investimentos a Incorporar	9.061.225.675,01	18.331.271.163,23
	48.925.330.695,88	75.969.883.684,81
01 - REALIZÁVEL		
A LONGO PRAZO		
Depósitos para fins Especiais	505.154.308,13	179.418.760,94
A CURTO PRAZO		
Estoques	2.447.775.643,14	2.810.457.886,24
Trabalhos em Andamento	54.391.988,38	81.296.319,76
Encomendas Pendentes	317.200.030,78	422.097.924,95
Valores a Receber	526.267.375,91	1.371.318.346,69
União Federal	70.718.440,85	283.807.559,41
Estados e Municípios	11.236.620,38	12.119.151,74
Empresas Subsidiárias	18.522.371,44	4.779.508,00
Servidores Responsáveis	957.417,00	1.590.386,49
Devedores Diversos	136.363.808,10	158.649.645,68
	4.088.588.004,11	5.325.535.489,90
02 - VALORES DISPONÍVEIS		
Caixa Geral	22.038.482,90	6.255.934,74
Bancos	811.098.247,86	482.754.238,98
Outras Disponibilidades	21.317.915,78	47.211.806,33
	854.454.646,54	536.221.980,05
03 - CONTAS DE RESULTADO PENDENTE		
Adiantamento para Despesas Diversas	1.086.474,27	1.137.210,24
Despesas Antecipadas	53.431.856,12	92.681.216,65
Valores Diferidos e Prejuízos Amortizáveis Diversos	10.385.833.625,70	2.504.343.503,69

PASSIVO	EXERCÍCIOS	
	1976	1977
05 - NÃO EXIGÍVEL		
Capital	6.241.147.586,00	8.873.103.856,00
Reserva Legal	2.582.936,93	2.582.936,93
Correção Monetária do Ativo Imobilizado	28.804.018.025,59	28.973.495.428,77
Fundo de Depreciação	2.856.920.664,79	5.534.102.810,59
Recursos Especiais para Investimentos	254.328.620,72	597.159.614,81
Fundos Constituídos com Recursos Externos	3.560.206.568,05	6.054.107.706,95
Fundos Constituídos com Recursos Próprios	658.863.207,10	814.810.953,27
Provisões Diversas	40.338,11	35.[illegible]
	42.378.107.945,29	50.849.395.837,32
06 - EXIGÍVEL		
A LONGO PRAZO		
Financiamento em Moeda Nacional	8.513.943.990,27	14.519.139.219,95
Financiamento em Moeda Estrangeira	11.779.214.311,58	20.018.210.945,12
Responsabilidades Diversas	61.635.677,66	62.259.615,48
A CURTO PRAZO		
Pessoal a Pagar	540.436.236,42	44.772.184,95
Contas a Pagar	1.256.161.210,44	1.988.925.191,54
Juros a Pagar	216.804.339,64	146.897,78
Aluguéis a Pagar	27.364,80	14.538,00
Tráfego Mútuo a Pagar	107.613.422,06	95.147.953,40
Instituições de Previdência e Assistência Social	215.660.999,76	137.612.083,73
Credores	779.132.271,45	273.290.439,54
Valores a Liquidar	78.462.108,49	47.393.500,40
	23.549.091.932,57	37.186.992.419,69
07 - CONTAS DE RESULTADO PENDENTE		
Receitas Antecipadas	49.373.877,29	32.504.371,97
Retificações Diversas Ativas	3.273.407.820,74	2.387.347.344,64
Fundo de Garantia por Tempo de Serviço - C/Empresa	141.047.713,81	184.610.543,65
Valores Diferidos	138.218.359,32	225.635.421,21
	3.602.047.771,16	2.830.097.681,47

BALANÇO GERAL COMPARADO - EXERCÍCIOS DE 1976/1977

ATIVO	EXERCÍCIOS		PASSIVO	EXERCÍCIOS	
	1976	1977		1976	1977
Devedores Duvidosos	12.269.316,24	25.336.512,36			
Retificações Diversas Passivas	2.465.899.653,85	3.185.932.335,72			
Depositários do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço					
C/Empresa	143.117.540,76	184.610.543,65			
Premios de Seguro a Vencer	18.027,01	1.991,20			
Lucros e Perdas	2.599.217.808,54	3.040.801.470,21			
	15.660.874.302,49	9.034.844.783,72			
04 - CONTAS DE COMPENSAÇÃO			08 - CONTAS DE COMPENSAÇÃO		
Títulos Recebidos em Caução	15.019.799,12	14.069.287,37	Credores por Cauções em Títulos	15.019.799,12	14.069.287,37
Títulos de Seguro de Fidelidade Funcional	190.000,00	-	Garantia de Fidelidade Funcional	190.000,00	-
Fianças e Garantias Recebidas de Terceiros	709.726.416,83	840.789.921,32	Fianças e Garantias Prestadas por Terceiros	709.726.416,83	840.789.921,32
Bens de Terceiros	1.864.724,75	2.002.302,97	Credores por Empréstimos de Bens	1.864.724,75	2.002.302,97
Devedores por Bens Cedidos	13.860.074,69	25.847.445,84	Bens em Poder de Terceiros	13.860.074,69	25.847.445,84
Contratos Diversos	16.919.613.399,71	21.579.312.699,80	Obrigações Contratuais	16.919.613.399,71	21.579.312.699,80
Fianças, Avais e Endossos da Empresa	-	10.000.000,00	Responsabilidades por Fianças, Avais e Endossos	-	10.000.000,00
Valores Ativos de Compensação Diversos	69.743.226,67	78.491.591,67	Valores Passivos de Compensação Diversos	69.743.226,67	78.491.591,67
	17.730.017.641,77	22.550.513.248,97		17.730.017.641,77	22.550.513.248,97
TOTAL	87.259.265.290,79	113.416.999.187,45	TOTAL	87.259.265.290,79	113.416.999.187,45

Rio de Janeiro, 10 de fevereiro de 1978

PAULO MARCOS MAZONI ANDRADE
DIRETOR DE CONTROLE

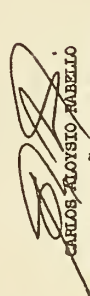
CARLOS ALOYSIO RABELLO
CHEFE DA DIVISÃO DE CONTADORIA

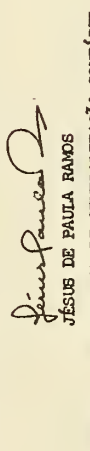
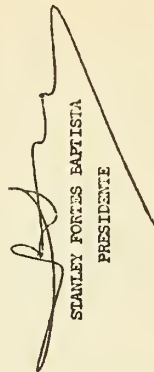
JÉSUS DE PAULA RAMOS
CHEFE DO DEPTº. GERAL DE CENTRALIZAÇÃO CONTÁBIL
CONTADOR:- 006.730.1 - CRC-RJ

STANLEY FORTES BAPTISTA
PRESIDENTE

BALANCETE DA RECEITA E DESPESA DA GESTÃO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1977

RECEITA	VALORES PARCIAL	VALORES PARCIAL	VALORES TOTAL
1 - RECEITAS			
Receitas dos Transportes Ferroviários		6.126.436.964,46	
Receitas dos Transportes não Ferroviários		162.250.161,50	
Receitas Acessórias dos Transportes		53.585.609,93	
Aluguéis, Arrendamentos e Concessões		84.302.662,29	
Receitas Financeiras		37.286.256,80	
Trabalhos e Fornecimentos a Terceiros sem Localização de Despesas		7.915.835,55	
Trabalhos e Fornecimentos a Terceiros com Localização de Despesas		61.020.310,10	
Receitas de Serviços Anexos		27.264.725,26	
Ressarcimentos dos Poderes Públicos		191.788.490,14	
Receitas Eventuais		36.311.893,55	
Receitas de Transportes em Serviços Internos		34.523.874,19	6.822.686.783,77
Prejuízo Gestorial			6.250.071.401,35
A TRANSPORTAR			13.072.758.185,12

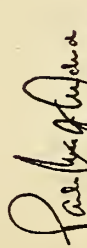
DESPESA	VALORES PARCIAL	VALORES PARCIAL	VALORES TOTAL
2 - DESPESAS DA DIREÇÃO ADMINISTRATIVA			
Administração Geral		334.288.064,68	
Administração Regional		1.347.608.522,28	
Administração Divisional		136.064.250,32	1.817.960.337,28
3 - DESPESAS GERAIS			
Impostos e Taxas		870.530,65	
Subvenções e Contribuições Diversas		2.461.929,45	
Despesas Judiciais		12.714.960,05	
Acidentes e Danos Alheios aos Transportes		5.420.675,65	
Despesas Financeiras		179.130.056,34	
Arrendamentos		5.276.225,54	
Seguros e Quotas de Provisões para Riscos		80.543,51	
Despesas de Reclamações Trabalhistas		62.872.369,31	
Despesas Diversas		22.433.809,80	291.261.100,30
4 - DESPESAS DE CONSERVAÇÃO E MANUTENÇÃO			
VIA PERMANENTE, EDIFÍCIOS E INSTALAÇÕES			
Despesas de Administração	530.945.062,93		
Conservação da Via Permanente	1.576.110.188,09		
Conservação dos Edifícios	170.975.938,78		
Conservação das Instalações Fixas	6.311.753,90		
Conservação de Máquinas, Ferramentas e Utensílios da Via Permanente	125.213.172,53	2.409.556.116,23	
ELETROTÉCNICA			
Despesas de Administração	116.646.076,57		
Conservação das Instalações de Eletrotécnica	220.288.086,74		
Conservação de Máquinas, Ferramentas e Utensílios de Eletrotécnica	6.863.626,98		
Reparações Devidas a Causas Acidentais	2.230.964,18	346.028.754,47	
		2.755.584.870,70	2.109.221.937,58

BALANCETE DA RECEITA E DESPESA DA GESTÃO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1977

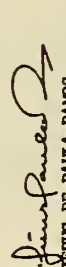
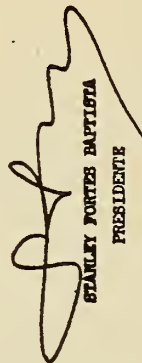
RECEITA	VALORES			DESPESA	VALORES		
	PARCIAL	PARCIAL	TOTAL		PARCIAL	PARCIAL	TOTAL
TRANSPORTE			13.072.758.185,12	TRANSPORTE		2.755.584.870,70	2.109.221.937,58
				EQUIPAMENTO DE TRANSPORTES			
				Despesas Administrativas	63.365.325,96		
				Manutenção do Material de Tração a Vapor	7.742.928,24		
				Manutenção do Material de Tração Elétrica	211.456.825,34		
				Manutenção do Material de Tração Diesel	525.567.670,94		
				Manutenção de Sistemas Especiais de Tração	24.839.018,69		
				Manutenção do Material Rebocado	860.688.253,20		
				Manutenção do Material não Ferroviário	11.679.375,18	1.705.339.397,55	
				DEMOLIÇÕES E DESMONTAGENS DE EQUIPAMENTOS E INSTALAÇÕES			
				Demolições e Desmontagens de Equipamentos e Instalações		11.924.512,93	
				DEPRECIAÇÃO E ANUIDADES DE RENOVAÇÃO			
				Depreciações		1.621.400.966,50	6.094.249.747,68
				5 - DESPESAS DE OPERAÇÕES			
				Comercial		82.986.434,12	
				TRANSPORTES			
				Despesas de Administração	491.890.853,57		
				Estações	1.019.921.461,55		
				Serviços nos Trens	177.092.551,80		
				Serviços de Depósitos e Abrigos	155.286.434,05		
				Tração a Vapor	10.862.726,64		
				Tração Elétrica	95.380.676,46		
				Tração Diesel	1.508.522.383,84		
				Sistemas Especiais de Tração	18.995.636,83		
				Transportes não Ferroviários	110.097.961,32		
				Despesas Diversas Correlatas aos Transportes	88.256.395,51	3.676.307.081,57	3.759.293.515,69
A TRANSPORTAR			13.072.758.185,12	A TRANSPORTAR			11.362.765.200,95

BALANCETE DA RECEITA E DESPESA DA GESTÃO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1977

RECEITA	VALORES			DESPESA	VALORES		
	PARCIAL	PARCIAL	TOTAL		PARCIAL	PARCIAL	TOTAL
TRANSPORTE			13.072.758.185,12	TRANSPORTE			11.962.765.200,95
				6 - DESPESAS ESTRANHAS AOS TRANSPORTES			
				Despesas dos Serviços de Assistência Social		57.290,65	
				Custo dos Serviços e Fornecimentos para Terceiros		33.396.921,82	
				Despesas Ressarcíveis pelos Poderes Públicos		191.788.490,14	
				Despesas dos Serviços Anexos		49.779.444,17	275.022.146,73
				7 - DESPESAS A REPARTIR			
				Ajuste dos Encargos Sociais a Repartir		244.442.681,18	
				Ajuste de Mão de Obra a Apropriar		422.793.965,83	
				Ajuste do 13º Salário		10.658.576,60	
				Ajuste das Despesas Indiretas de Oficinas		98.579.860,54	
				Ajuste das Despesas de Almoxarifados e Depósitos de Combustíveis		(22.046.075,01)	
				Ajuste do Custo da Energia Elétrica		19.097.232,71	
				Ajuste da Despesa de Produção Industrial		61.439.595,54	834.970.837,39
TOTAL			13.072.758.185,12	TOTAL			13.072.758.185,12

Rio de Janeiro, 10 de fevereiro de 1978

PAULO MARCOS MAZONI ANDRADE
DIRETOR DE CONTROLE

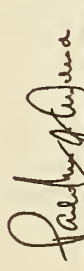
CARLOS ALOYSIO RABELLO
CHEFE DA DIVISÃO DE CONTADORIA

JÉSUS DE PAULA RAMOS
CHEFE DO DEPTº. GERAL DE CENTRALIZAÇÃO CONTÁBIL
CONTADOR:- 006.730.1 - CRC-RJ

STANLEY FORTES BAPTISTA
PRESIDENTE

DEMONSTRAÇÃO DA CONTA DE LUCROS E PERDAS COMPARADA EXERCÍCIOS 1976/1977

Nº DAS CONTAS	DÉBITO	EXERCÍCIOS		Nº DAS CONTAS	CRÉDITO	EXERCÍCIOS	
	NOMENCLATURA	1976	1977		NOMENCLATURA	1976	1977
	SALDO DO EXERCÍCIO DE 1976	-	2.599.217.808,54		RESULTADO CREDOR - 1975	35.840.456,68	-
85000	DESPESAS DA GESTÃO	9.844.179.393,32	13.072.758.185,12	80000	RECEITAS DA GESTÃO	3.782.757.663,37	6.822.686.783,77
85300	AMORTIZAÇÃO DE VALORES E PREJUÍZOS DE EXERCÍCIOS ANTERIORES	2.754.865,87	-	80600	RETIFICAÇÕES DE EXERCÍCIOS ENCERRADOS	165.787.011,59	119.602.552,92
85400	BAIXA DE BENS PATRIMONIAIS	152.636.203,64	198.084.279,06	80700	SUBVENÇÃO PARA COBERTURA DO DÉFICIT	3.886.000.000,00	6.250.071.401,35
85600	RETIFICAÇÕES DE EXERCÍCIOS ENCERRADOS	215.117.674,25	342.156.050,28	80900	LUCROS DIVERSOS	47.642.724,59	57.702.938,04
85700	PREJUÍZO PELO OBSOLETISMO DE MATERIAIS	1.273.833,38	1.011.475,56		RESULTADO DEVEDOR	2.599.217.808,54	3.040.801.470,21
85900	PERDAS DIVERSAS	301.283.694,31	77.637.347,73				
	TOTAL	10.517.245.664,77	16.290.865.146,29		TOTAL	10.517.245.664,77	16.290.865.146,29

Rio de Janeiro, 10 de fevereiro de 1978

PAULO MARCOS MAZONI ANDRADE
DIRETOR DE CONTROLE

CARLOS ALOYSIO RABELLO
CHEFE DA DIVISÃO DE CONTADORIA

JESUS DE PAULA RAMOS
CHEFE DEPTº. GERAL CENT. CONTÁBIL
CONTADOR:- 006.730.1 - CRC - RJ

STANLEY FORTES BAPTISTA
PRESIDENTE

DEMONSTRAÇÃO DA CONTA DE LUCROS E PERDAS EXERCÍCIO DE 1977

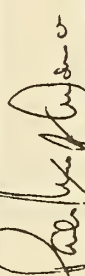
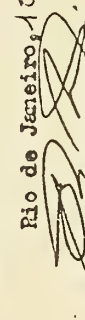
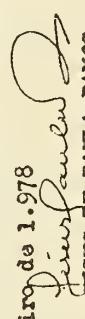
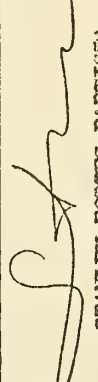
Nº DAS CONTAS	DÉBITO	VALOR	Nº DAS CONTAS	CRÉDITO	VALOR
	SALDO DO EXERCÍCIO DE 1976	2.599.217.808,54			
85000	DESPESAS DA GESTÃO	13.072.758.185,12	80000	RECEITAS DA GESTÃO	6.822.686.783,77
85400	BAIXA DE BENS PATRIMONIAIS	198.084.279,06	80600	RETIFICAÇÕES DE EXERCÍCIOS ENCERRADOS	119.602.552,92
85600	RETIFICAÇÕES DE EXERCÍCIOS ENCERRADOS	342.156.050,28	80700	SUBVENÇÃO PARA COBERTURA DO DÉFICIT	6.250.071.40[illegible],35
85700	PREJUÍZO PELO OBSOLETISMO DE MATERIAIS	1.011.475,56	80900	LUCROS DIVERSOS	57.702.938,04
85900	PERDAS DIVERSAS	77.637.347,73		RESULTADO NO EXERCÍCIO	441.583.66[illegible],67
				RESULTADO DE EXERCÍCIOS ANTERIORES	2.599.217.808,54
	TOTAL	16.290.865.146,29		TOTAL	16.290.865.146,29

Rio de Janeiro, 10 de fevereiro de 1978

PAULO MARCOS MAZONI ANDRADE
DIRETOR DE CONTROLE

CARLOS ALOYSIO RABELLO
CHEFE DA DIVISÃO DE CONTADORIA

JÉSUS DE PAULA RAMOS
CHEFE DO DEPTº.GERAL DE CENTRALIZAÇÃO CONTÁBIL
CONTADOR:- 006.730.1 - CRC-RJ

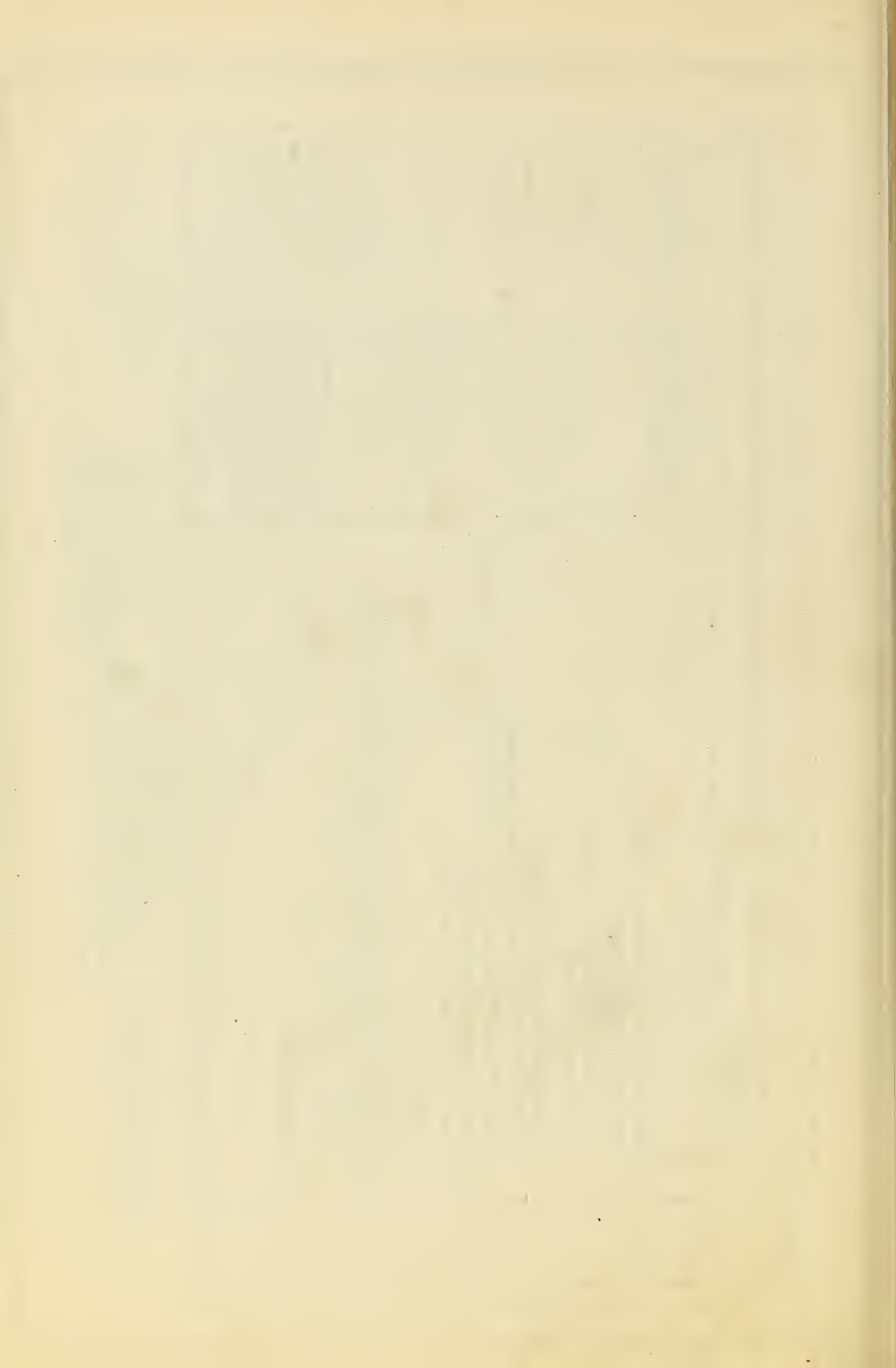
STANLEY FORTES BAPTISTA
PRESIDENTE

DEMONSTRAÇÃO DAS CONTAS DE FUNDOS E PROVISÕES

EXERCICIOS DE 1976/1977

CONTAS	N O M E N C L A T U R A	SALDO EM 31-12-1976	SALDO EM 31-12-1977
05320	Fundo de Depreciação	2.856.920.664,79	5.534.101.810,59
05330	Recursos Especiais para Investimentos		
	2 - Convênio com a Portobrás	254.328.620,72	590.684.614,81
	3 - Convênio com o Governo do Estado de São Paulo	-	3.975.000,00
	4 - Convênio com a COSIPA	-	2.500.000,00
	S O M A	254.328.620,72	597.159.614,81
05370	Fundos Constituídos com Recursos Externos		
	1 - Para Aumento de Capital		
	1.1 - Fundo Federal para Desenvolvimento Ferroviário	943.343.414,98	4.286.933.263,29
	1.2 - Orçamento da União	1.693.207.000,00	733.800.502,63
	1.4 - Instituto Brasileiro do Café	8.991.111,01	12.373.673,34
	1.5 - Fundo do Desenvolvimento dos Transportes Urbanos (FDTU)	300.000.000,00	377.000.000,00
	1.6 - Convênio RFFSA x FIDEM	-	20.000.000,00
	2 - Fundo Acordo RFFSA x SENAI		
	2.1 - Bens de Investimentos	20.227.835,14	29.810.277,82
	2.2 - Movimento do Exercicio	169.225,10	-
	2.3 - Resíduos do Exercício de 1964	2.070.822,95	-

CONTAS	NOMENCLATURA	SALDO EM 31-12-1976	SALDO EM 31-12-1977
	3 - Outros Fundos.		
	3.1 - Tesouro Nacional - Crédito p/Dívidas Externas Encampadas	592.197.158,87	592.197.158,87
	3.2 - Convênio RFFSA x CVRD	-	1.992.831,00
	S O M A	3.560.206.568,05	6.054.107.706,95
05380	Fundos Constituídos com Recursos Próprios		
	1 - Fundo para Investimentos		
	1.1 - Venda de Bens Móveis e Imóveis	-	33.037.669,67
	1.2 - Venda de Sucata	86.301.566,63	-
	2 - Fundo de Assistência ao Ferroviário		
	2.1 - Para Aplicação em Projetos de Assistência	15.365.013,97	24.283.965,78
	2.2 - Para Compensação dos Limites de Recursos do Plano de Assistência	2.486.615,92	4.792.540,95
	4 - Fundo de Renovação de Pedreiras	910.500,34	-
	5 - Fundo de Assistência ao Ferroviário	30.631.855,28	2.667.710,70
	6 - Fundo de Educação	2.489.547,74	-
	10 - Recursos Venda de Sucata e Materiais Inservíveis	29.610.802,28	-
	11 - Recursos para Constituição do Fundo Inicial da REFER (RP-235/75)	491.067.304,94	732.549.763,72
	15 - Conjunto Residencial do Engenho de Dentro	-	17.479.302,45
	S O M A	658.863.207,10	814.810.953,27
05390	Provisões Diversas	40.338,11	35.500,00
	T O T A L G E R A L	7.330.359.398,77	13.000.215.585,62

Rio de Janeiro, 10 de fevereiro de 1.978

PAULO MARCOS MAZONI ANDRADE
Diretor de Controle

CARLOS ALOYSIO RABELLO
Chefe da Divisão de Contadoria

JESUS DE PAULA RAMOS
Chefe do Departamento Geral de Centralização Contábil
Contador: 006730.1-CRC-RJ

STANLEY PORTES BAPTISTA
Presidente

NOTAS EXPLICATIVAS DA DIRETORIA ÀS DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS DE 31 DE DEZEMBRO DE 1977

1. PRÁTICAS CONTÁBEIS

As demonstrações contábeis acima referidas, são preparadas de acordo com as normas e diretrizes emanadas do Ministério dos Transportes, através do Plano de Contas específico aprovado pela Portaria nº 412 de 9 de novembro de 1972.

As principais práticas contábeis adotadas estão resumidas a seguir:

a) - Apresentação das Contas

Valores a serem recebidos ou pagos em prazo que não ultrapasse 180 dias, são considerados como realizável ou exigível a curto prazo.

b) - Efeitos Inflacionários

As demonstrações contábeis reconhecem parcialmente os efeitos da inflação, através de:

- Correção monetária das imobilizações técnicas e das correspondentes depreciações acumuladas, com base nos índices oficiais, e depreciação da referida correção monetária.
- Registro das variações cambiais de financiamentos em moeda estrangeira, ocorridos até a data do balanço, a débito de "Valores Diferidos e Prejuízos Amortizáveis Diversos" para futura compensação com correção monetária das imobilizações técnicas.

c) - Estoques

São avaliados ao custo médio de aquisição ou produção.

d) - Devedores Duvidosos

Os créditos a receber pendentes de liquidação há mais de um ano são transferidos para a conta de Créditos em Liquidação onde permanecem registrados por um prazo máximo de cinco anos, aguardando regularização, a partir da qual são apropriados aos resultados correntes.

e) - Imobilizado Técnico

Os bens adquiridos e incorporados até 1969 são demonstrados ao valor apurado pela avaliação resultante do tombamento patrimonial concluí

do em 1969 e contabilizado em 1975, sendo que as aquisições e incorporações realizadas a partir de 1970 são demonstradas ao custo. Aos valores de custo e de avaliação são acrescidas as parcelas de correções monetárias anuais efetuadas a partir de 1975.

A depreciação do imobilizado em uso vem sendo calculada a partir de 1969 pelo método linear, adotando-se as seguintes taxas anuais, vias permanentes - edifícios - dependências - equipamentos - máquinas e ferramentas: 3,24%, equipamento de transporte ferroviário - outros equipamentos de transportes: 5,04%, bens de serviços anexos: 1,80%. A amortização da correção monetária é calculada pelo método linear às mesmas taxas usadas na depreciação do custo.

Não é prática da Empresa depreciar os bens integrantes das contas de móveis, utensílios, máquinas e equipamentos.

f) - Juros sobre Financiamentos

Os juros e encargos de financiamentos e operações de créditos são reconhecidos em base de caixa, ou seja, contabilizados somente quando de seus efetivos pagamentos. Os juros pagos são debitados, através de lançamentos na conta Investimentos a Incorporar, aos custos dos respectivos bens imobilizados.

g) - Retificações Diversas Ativas e Passivas

Devido ao sistema de descentralização contábil utilizado pela Empresa, para o registro de operações entre unidades usa-se a conta intermediária para compensação contábil. A não correspondência de um fato contábil resultante de operações entre unidades, dá origem a uma pendência que é registrada na conta de Retificações Diversas Ativas e Passivas para futuro ajuste contábil.

h) - Perdas Contingentes

As perdas contingentes são reconhecidas somente quando efetivadas.

i) - Fundos Constituídos com Recursos Próprios

São fundos constituídos com recursos provenientes da receita de vendas de sucata e de bens desnecessários à gestão operacional da Empresa. Os referidos recursos não são refletidos na demonstração do resultado, sendo apropriados diretamente nas contas de fundos específicos para investimento e para assistência ao ferroviário.

j) - Lei das Sociedades por Ações

De conformidade com a nova Lei das Sociedades por Ações, a Empresa deverá introduzir no exercício iniciado em 1º de janeiro de 1978, certas mudanças nos critérios contábeis. Os principais efeitos dessas mudanças nas demonstrações contábeis referem-se a inovações quanto a correção monetária do ativo imobilizado, ativo diferido e patrimônio líquido.

2. MUDANÇAS NAS PRÁTICAS CONTÁBEIS

Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 1977, a Empresa, consoante autorização do Ministério dos Transportes, passou a adotar o procedimento de contabilizar os pagamentos de juros decorrentes de financiamento para investimentos fixos registrando-os diretamente na conta " Investimentos a Incorporar ", para futura apropriação aos correspondentes custos dos bens financiados. Em exercícios anteriores estes encargos eram contabilizados como despesa do exercício.

Essa nova prática redundou em capitalização de aproximadamente Cr$ 2.040 milhões em 1977. Ela é justificada pelo fato de parcela quase total dos recursos provenientes de operações de financiamento ter sido aplicada em investimentos fixos, os quais pelas características peculiares de indústria ferroviária, apresentam prazos médios de retorno financeiro bastante superiores aos prazos contratuais dos financiamentos. Assim, a contabilização dos juros decorrentes das citadas operações como valores adicionais aos respectivos custos dos bens e, conseqüentemente, amortizados em função da vida útil-econômica dos bens proporcionará uma contraposição mais racional de custos e receitas.

3. ESTOQUES

Os estoques na sua maioria, são destinados à manutenção, conservação e benfeitoria dos equipamentos envolvidos nas atividades operacionais da Empresa.

Encontra-se atualmente em fase de estudos a implantação de um sistema integrado de procedimentos, de forma a melhor controlar a movimentação e valoração dos estoques nas diversas Regionais.

4. CRÉDITOS - UNIÃO FEDERAL

Nas datas dos balanços eram compostos de:

Subvenção a receber da União Federal, referente à parcela complementar do mês de dezembro de 1977	Cr$ 200.000.000,00
Valor a receber da União Federal, pela transferência da Estrada de Ferro Madeira Mamoré	Cr$ 56.466.005,00
Serviços prestados aos órgãos do Governo	Cr$ 27.341.554,41
	Cr$ 283.807.559,41

5. CRÉDITOS - EMPRESAS SUBSIDIÁRIAS

Os valores a receber de empresas subsidiárias são oriundos de pagamentos efetuados por conta da ENGEFER, referente a serviços prestados a mesma.

6. DEPÓSITOS PARA FINS ESPECIAIS

Os Depósitos para Fins Especiais em 31 de dezembro estavam compostos de:

Depósitos compulsórios para importação de equipamentos	Cr$ 161.541.461,82
Depósitos Judiciais	Cr$ 14.192.645,45
Fundos de Assistência Social	Cr$ 3.684.653,67
	Cr$ 179.418.760,94

Os depósitos judiciais na sua maioria referem-se a ações trabalhistas pendentes. (Nota 14).

7. IMOBILIZADO

As imobilizações técnicas nas datas dos balanços eram compostas de:

	Custo Cr$	Cor. Monetária Cr$	Total Cr$
Via Permanente, edifícios e instalações	11.612.603.936	23.112.701.285	34.725.305.221
Equipamento de transporte ferroviário	11.925.511.910	8.477.138.928	20.402.650.838
Outros equipamentos de transportes	105.834.280	110.958.449	216.792.729
Equipamentos, máquinas e ferramentas	637.113.216	825.900.053	1.463.013.269
Bens de serviços anexos	134.487.549	426.345.491	560.833.040
Investimentos diversos	160.603.072	-	160.603.072
Investimentos a incorporar	18.331.271.163	-	18.331.271.163
	42.907.425.126	32.953.044.206	75.860.469.332
Depreciações e amortizações acumuladas	1.836.788.555	3.697.313.255	5.534.101.810
	41.070.636.571	29.255.730.951	70.326.367.522

A Empresa está atualmente procedendo a um arrolamento físico-patrimonial de seus bens imobilizados com o objetivo de identificar e melhor avaliar sua posição patrimonial. O produto desta avaliação poderá tornar sem efeito o resultado do último tombamento realizado em 1969 e contabilizado em 1975.

8. TÍTULOS DE EMPREGO DE CAPITAL

Os Títulos de Emprego de Capital em 31 de dezembro eram compostos de:

	%	Cr$
Empresa de Engenharia Ferroviária S.A. - ENGEFER	99,6%	49.788.900,00
Rede Federal de Armazéns Gerais Ferroviários S.A. - AGEF	99,9%	53.535.330,00
Investimentos em Outras Empresas	-	6.080.121,65
		109.414.357,65

Estas Empresas desenvolvem ramos de atividades operacionais de apoio às atividades da Rede Ferroviária Federal S.A., sendo que a ENGEFER é responsável pelo desenvolvimento de projetos e construções ferroviárias e a AGEF por uma rede de armazéns gerais para apoio de venda de fretes ferroviários.

9. VALORES DIFERIDOS E PREJUÍZOS AMORTIZÁVEIS DIVERSOS

Nas datas dos balanços eram compostos de:

	Cr$
Insuficiência de subvenção	1.297.856.421,87
Adiantamentos a empreiteiros e fornecedores	454.075.184,48
Conjunto Residencial - Engenho de Dentro	19.128.363,28
Valores a regularizar nos Almoxarifados	177.088.605,94
O u t r o s	556.194.928,12
	2.504.343.503,69

O saldo de Cr$ 1.297.856.421,87 refere-se à insuficiência de subvenção de exercícios anteriores a 1976, que a Empresa está pleiteando ser reembolsada em parte pela União Federal, através do seguinte encontro de contas:

	Cr$
Insuficiência de subvenção	1.297.856.421,87
Contas a pagar da RFFSA à União Federal	592.197.158,87
Valor a ser absorvido pela RFFSA como despesa ..	705.659.263,00

A partir de 1976, a Empresa passou a apropriar toda insuficiência de subvenção às contas de resultados.

10. EMPRESAS SUBSIDIÁRIAS

O Saldo de Empresas Subsidiárias, em 31 de dezembro de 1977, inclui Cr$ 12.093.088,00, que representa o capital a integralizar pela Rede na Empresa de Engenharia Ferroviária S.A. - ENGEFER.

11. FINANCIAMENTOS

Os financiamentos nas datas dos balanços estavam compostos por:

	Cr$	Venc.
FINANCIAMENTOS EM MOEDA NACIONAL		
Banco do Brasil S.A.	3.498.889.204,22	1985
Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico - B N D E	10.094.847.887,20	1993
Caixa Econômica Federal	916.382.654,17	Div
Outros	9.069.474,39	Div
	14.519.189.219,95	
FINANCIAMENTOS EM MOEDA ESTRANGEIRA		
Banco do Brasil S.A.	7.850.791.877,31	1991
Bank of America National Trust and Savings Association	337.514.201,79	1979
The First Canadian Bank	187.156.437,06	1984
The First National Bank of Boston	128.400.000,00	1984
Export Import Bank of the United States	573.787.809,68	1985
Österreicheische Landerbank Aktiengesellschaft	33.700.415,67	1983
Material y Construcciones Macosa	129.316.119,88	1982

	Cr$	Venc.
Marubeni Corporation	32.086.591,83	1980
Manufacturers Hanover Trust Company	157.353.685,76	1980
Ganz-Mavag Locomotive and Railway Carriage Manufacturers Mechanical Engineers	75.701.447,33	1982
The Bank of Tokio Trust Company	64.200.000,00	1985
International Bank for Reconstruction and Development	2.227.715.743,31	1999
P. H. Z. Stalexport	322.243.177,47	1979
The Chase Manhattan Bank N.A.	1.017.976.504,77	1982
Mecanoexport Import	885.287.906,25	1983
Rudnap, Export Import	1.258.763.288,32	1982
Brasilian American Merchant Bank	638.275.289,98	1981
Citicorp International Bank Limited	738.300.000,00	1982
National Westminster Bank Limited	2.808.750.000,00	1981
N. M. Rothschild and Sons Limited	534.290.025,30	1991
Outros	16.650.423,41	-
	20.018.210.945,12	
T O T A L	34.537.400.165,07	

Sobre os financiamentos acima, vencem juros e outros encargos, às taxas usuais do mercado financeiro.

Os financiamentos, em geral, são garantidos por aval da União Federal.

12. VALORES DIFERIDOS - PASSIVOS

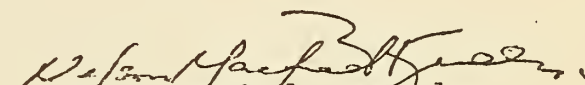
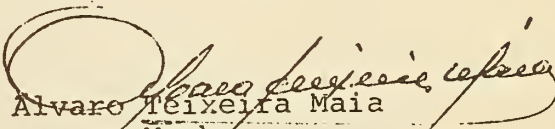
Os valores diferidos nas datas do balanço estavam assim representados:

	Cr$
Resultado da venda do Conjunto Residencial de Engenho de Dentro	41.416.954,56
Contas de relações internas pendentes de classificação definitiva	34.275.182,22
Estrada de Ferro Madeira Mamoré	56.466.005,00
Outros	93.477.279,43
	225.635.421,21

13. CAPITAL

As ações componentes do capital social totalmente integralizado, em 31 de dezembro de 1977, são todas nominativas ordinárias e preferenciais no valor nominal de Cr$ 1,00 cada e pertencentes aos seguintes acionistas:

	Quantidade de Ações			
	Ordinárias	Preferenciais	Total-Cr$	Participação %
União Federal	8.696.665.672	-	8.696.665.672	98,01
Estados	-	139.892.571	139.892.571	1,58
Municípios	-	35.286.094	35.286.094	0,40
Banco de Des. do Estado do do Espírito Santo	-	1.259.549	1.259.549	0,01
	8.696.665.672	176.438.214	8.873.103.886	100,00

A União Federal sempre será titular de, no mínimo, 51% das ações representativas do capital social, cabendo-lhe a propriedade de todas as ações ordinárias.

14. CONTINGÊNCIAS

Em 31 de dezembro de 1977 a Empresa tinha contingências com processos judiciais principalmente de desapropriações de imóveis e de natureza trabalhista. Durante 1977, a Empresa teve um dispêndio de Cr$ 62,9 milhões com as de natureza trabalhista.

PARECER DO CONSELHO FISCAL

Os membros efetivos do Conselho Fiscal da REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A., no desempenho de suas atribuições legais e estatutárias, examinaram as Demonstrações Contábeis da Sociedade, referentes ao exercício findo em 31 de dezembro de 1977 e, considerando o Relatório e demais elementos oferecidos pelo Assessor Contábil deste Conselho, são de parecer que o Balanço Geral e a Demonstração da Conta de Lucros e Perdas do exercício de 1977 refletem a posição econômico-financeira da Empresa, estando assim, em condições de serem submetidos à apreciação da Assembléia Geral Ordinária de Acionistas.

Rio de Janeiro, 24 de fevereiro de 1978.

Nelson Machado Fagundes
Presidente
CPF - 039.881.477/53

Álvaro Teixeira Maia
Membro
CPF - 309.243.837/00

Heleno Augusto Dias Nunes